Auto Plus Classiques

N°79

LA BONNE AFFAIRE DU MOMENT
HONDA CIVIC MK3

LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE À LA PORTÉE DE TOUS

JUIN-JUILLET 2025

MATCH PEUGEOT 204 VS SIMCA 1100




Françaises d'avant-garde

À L'ESSAI Fiat Dino > Ford Taunus coupé > Triumph Stag





UNE SEMAINE EN JAGUAR TYPE S





Dossier 60 ANS DE LA RENAULT 16

TOUT SAVOIR SUR LA LADY AU HAYON

- SA GENÈSE
- SON HISTOIRE
- LE GUIDE D'ACHAT
- LES MODÈLES À PRIVILÉGIER

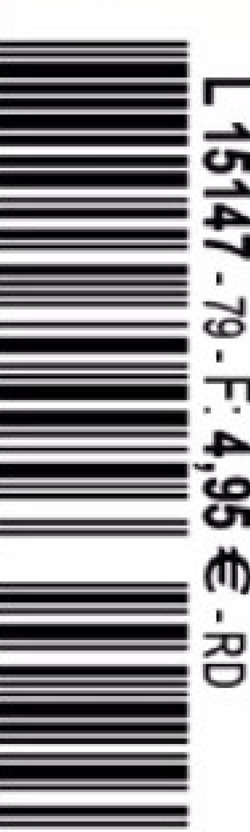


GÉNÉRATION À LA LOUPE RENAULT ESTAFETTE



+ 2 roues MOTOBÉCANE 41 S




L 15147 - 79 - F: 4,95 € - RD

+ 10 PAGES DE PETITES ANNONCES POUR ACHETER, POUR RÊVER...



4.7/5
AVIS CLIENTS


NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Simple et immédiat, **Rétro+** vous permet de regrouper en quelques clics vos contrats d'assurances auto/moto (véhicules de tous les jours, loisirs, collection ou prestige), habitation et santé dans une offre unique et personnalisée, avec un des meilleurs rapports service/prix du marché.



Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

05 65 100 100

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS, Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350804846. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) – Création : designe.fr. *Au 19/09/2023



NICOLAS SOLER

EN AVANT TOUTES !


OLIVIER BERNIS

Trois françaises de choc dans ce numéro d'*Auto Plus Classiques* : la Simca 1100 (voiture la plus vendue dans l'Hexagone en 1972) opposée dans un match à la Peugeot 204, et la Renault 16 mise en lumière dans un dossier anniversaire à l'occasion de ses 60 ans. Du très lourd avec ces stars tricolores des années 70 et 80, qui totalisent plus de 5,6 millions d'unités sorties des chaînes. À son lancement au printemps 1965, la 204, qui souffle donc elle aussi ses 60 bougies cette année, était la voiture française la plus innovante depuis la Citroën DS. Compacte, avec sa longueur inférieure à 4 mètres, elle est la première traction de la marque et se targue à l'époque d'être dotée d'un 4-cylindres en alliage léger installé en position transversale et d'une suspension à quatre roues indépendantes. Elle va rapidement trouver sur sa route une sérieuse rivale, la Simca 1100, dévoilée au Salon de Paris 1967. Première traction produite dans l'usine de Poissy, elle se distingue également par son astucieux hayon et deviendra la Simca la plus vendue de tous les temps : près de 2,2 millions d'exemplaires. Avec leurs pedigrees hors normes, ces deux berlines « compactes » avant l'heure méritaient bien une confrontation aux petits oignons organisée par Jérôme et Pierre-Louis. Leur fable de La Fontaine revisitée, *Le Lion et l'Hirondelle*, ne manque pas de piquant. Quant à la Renault 16, à laquelle nous rendons hommage dans ce numéro, elle disposait elle aussi des roues avant motrices (après l'Estafette et la R4) et d'un hayon (avant la Simca 1100), mais restera surtout comme celle qui a révolutionné le segment des familiales avec ses multiples innovations. Cocorico !

Retrouvez-nous sur Facebook.com/AutoPlusClassiques

VOTRE PROCHAIN NUMÉRO
D'AUTO PLUS CLASSIQUES EN KIOSQUE
JEUDI 14 AOÛT 2025



54
Grand format
Ford Taunus 2.3 GXL coupé



68
Prestige
Fiat Dino 2000 coupé





92
L'affaire du moment
Honda Civic Mk3

96
Une génération à la loupe
Renault Estafette



Auto Plus Classiques

SOMMAIRE

N°79

Actualités
Carte postale Été 1955. Porsche 356, séductrice dans l'âme 6
Actus. 8
Courrier des lecteurs. 10
Shopping. 12
Votre histoire. Patrice Naveau et sa Méhari 14
BD. Les Fondus de voitures de collection. 16

Dossier
La Renault 16 a 60 ans.
Dites, ça ne devait jamais marcher ? 18
15 ans d'une si belle carrière... 22
Guide d'achat 32

Essais
Comparatif
Peugeot 204 vs Simca 1100 36
Panoramique. Triumph Stag 48
Grand format. Ford Taunus 2.3 GXL coupé 54
Une semaine en... Jaguar Type S 62
Prestige. Fiat Dino 2000 coupé 68

Fan des...
60's. Porsche 911 76
70's. Ford Fiesta 78
80's. Alfa Arna 80
90's. Subaru SVX 82

Vie en ancienne
Vivre en ancienne.
En panne au bord de la route ? Nos astuces pour repartir 84
Faites-le vous-même.
Régler les rupteurs au pourcentage de Dwell 88
Abécédaire. 90

Guide d'achat
L'affaire du moment.
Honda Civic Mk3 92
Une génération à la loupe.
Renault Estafette 96
Deux roues. Motobécane 41 S 100
Le vrai prix de la Mercedes SL R107 102
La cote. 105
Les petites annonces. 112

Notez-le
Votre prochain numéro d'*Auto Plus Classiques* en kiosque le jeudi 14 août 2025



Véhicules de collection
Blondeau DS
Ventes - Réparations - Pièces détachées

TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES POUR DS ET SM

EXPÉDITION RAPIDE







PIÈCES MOTEUR, ÉCHAPPEMENT, HYDRAULIQUE, ALLUMAGE, CARROSSERIE...

01 42 87 90 07

www.blondeauds.fr

contact@blondeauds.fr



été 1955

Porsche 356 Speedster



Séductrice dans l'âme

Née en 1948, la 356 sera la première automobile portant le nom Porsche et, de ce fait, l'initiatrice d'une longue lignée de sportives de la firme allemande. Sa forme ronde, devenue intemporelle, est signée Erwin Komenda. En septembre 1955 apparaît la 356 A (de 1955 à 1959). Visuellement, la série A adopte un pare-brise panoramique (auparavant en deux parties « split » ou d'un seul tenant en forme de « V »), une poignée de capot avec l'écusson Porsche et une baguette chromée le long du bas de caisse. Son tableau de bord est rembourré sur sa partie supérieure. Les carrosseries coupé et cabriolet sont complétées du Speedster (lancé fin 1954), une version décapotable, plus légère, plus économique dotée d'un pare-brise bas (démontable mécaniquement), de sièges baquets (réglables en longueur), de vitres latérales (en matière synthétique) amovibles et d'une capote pliante (non doublée). Fin 1958, cette déclinaison sera remplacée par la « convertible D » (réalisée par le carrossier Drauz), équipée d'un pare-brise plus haut, de sièges normalement rembourrés, de vitres latérales descendantes et d'une capote doublée. Sous son capot (arrière), la 356A proposait plusieurs 4-cylindres à plat, refroidis par air : un 1300 de 44 ch ou 60 ch en version Super ; un 1600 (un moteur conçu par Porsche, avec un bloc en 3 parties et un vilebrequin à paliers lisses) de 60 ch, ou Super de 75 ch ; et le 1500 GS Carrera développant 100 ch (moteur Fuhrmann, à quatre arbres à cames en tête). En 1957, la 356 A connaîtra plusieurs modifications. Outre la disparition des moteurs 1300, des feux en amande remplaceront, à l'arrière, les 4 feux ronds, une double sortie échappement sera intégrée dans les bananes (ou butoirs) de pare-chocs et plusieurs améliorations mécaniques apparaîtront (direction, boîte de vitesses). Jusqu'en 1965, ce seront plus de 77 000 Porsche 356 qui seront fabriquées (tous modèles confondus).

Porsche 356 A Coupé



PORSCHE AG



Autodrome Drivers Days

La grande fête de l'Autodrome de Montlhéry



Dates: les 6 et 7 septembre
Lieu: Autodrome Linas-Montlhéry (91)
Tarifs: Visiteurs (gratuit -14 ans et PSH/PMR): 1 jour / 2 jours: 20 € / 30 €
VIP: 1 jour / 2 jours: 120 € / 240 €
Participants:
Exposition: 1 jour / 2 jours: 20 € / 30 €
Roulage: 2 jours: 140 €
Parking gratuit
Autodrome-drivers-days-2025.eventmaker.io/fr/index

Le premier week-end de septembre, l'autodrome de Montlhéry sera le théâtre d'un tout nouvel événement hors du commun. Près de 300 véhicules sont attendus pour s'affronter sur la piste. Mais cette fois, chaque pilote sera seul face au chronomètre. Une formule originale qui permettra de mélanger les genres: voitures d'avant-guerre, anciennes ou modernes, qu'elles soient issues de la compétition ou non, comme les bolides de record ou les prototypes les plus extravagants. Mais surtout, ce roulage typé rallye permettra l'ouverture de nouvelles zones de spectateurs. Revivez les grandes heures de l'autodrome de Montlhéry depuis l'épingle des Deux-Ponts, des virages de la Ferme et du Faye ou dans la tribune devant les stands pour assister au demi-tour clôturant le parcours. Une nouvelle expérience à ne pas rater.

PHOTOS: MICKAEL ROUX





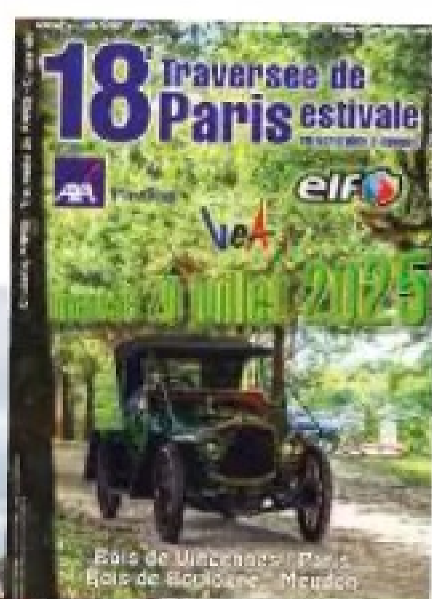
18e édition de la Traversée de Paris estivale

700 véhicules anciens dans Paris



PHOTOS: DR

Le 20 juillet, les véhicules anciens défileront dans la capitale. Rendez-vous désormais bien établi, la Traversée de Paris estivale s'élancera à 8 heures depuis le parvis du château de Vincennes et rejoindra, vers midi, la terrasse de l'observatoire de Meudon (92), où un pique-nique géant sera organisé. Entre-temps, les collectionneurs auront eu l'occasion de (re)visiter différents monuments de Paris. Cette édition aura même une dimension «verte» avec le thème «Paris entre les bois». En effet, le convoi des véhicules anciens (environ 700 véhicules composés de voitures, utilitaires, motos, vélos et même tracteurs) traversera les bois de Vincennes, de Boulogne et de Meudon. Et, pour ceux qui souhaiteraient faire le parcours dans un bus à plateforme, ils pourront réserver une place (Vincennesenanciennes.com) dans l'un des bus affrétés par le musée des Transports urbains (Amtuir).





Dates: dimanche 20 juillet 2025. **Spectateurs:** gratuit.
Participants: 45 € (30 € pour les adhérents de Vincennes en anciennes), 15 € pour les motos (10 € pour les adhérents), 5 € pour les vélos. Passager bus: 10 € (gratuit -12 ans)
Vincennesenanciennes.com

AGENDA

JUIN

Les 14 et 15
Les Haras mécaniques
Le Monastère (12)
lescalandresdumonas@gmail.com

23e expo Auto Moto Rétro
Aoste (38)
clubalphonsebelmont.fr

27e exposition-bourse
Saint-Léger-sur-Roanne (42)
automusee.villerest@outlook.fr

40e Rétro Meus'Auto
Lac de Madine (55)
biellesmeusiennes.com

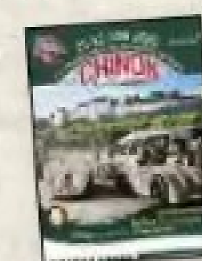
Le 15
30e rassemblement de véhicules anciens
Donzère (26)
vidal_gregory@orange.fr

20e Mobil' Rétro Jurassien
Lons-le-Saunier (39) – cjve.fr

Rassemblement de véhicules anciens
Sivry-Courtry (77)
eric.fauv@free.fr

Les Belles Gourn'anciennes
Gournay-sur-Marne (93)
evenement@gournay-sur-marne.fr

Le 21
3e sortie de Belles Calandres
Le Cheylard (07)
bruno.courbis@wanadoo.fr



Les 21 et 22
Chinon Classic
Chinon (37)
chinonclassic.com

Les 28 et 29
16e salon des véhicules anciens et bourse aux pièces
Chateauvillain (52)
anicetla@hotmail.fr



25e rencontre Auto-Moto
Bioule (82)
automotobioule82@gmail.com

18e Rétro Vosges
Bulgnéville (88)
associationretrovosges@gmail.com

Le 29
10e Auto Rétrofollies
Tartas (40)
autoretrofolliestartas2020@gmail.com



JUILLET

Le 5
Rétro Ré Classic
Sainte-Marie-de-Ré (17)
2cvm.ildere@gmail.com

Le 6
13e Crécy en anciennes
Crécy-sur-Serre (02)
asso.retro02@gmail.com

Auto Moto Rétro
Varaville (14)
comitedesfetes.varaville@gmail.com

Festival des voitures anciennes
Hippodrome de Chambray-lès-Tours (37)
zamac37chambray@laposte.net

15e fête des véhicules anciens
Pernois (80)
jean.chevrier@live.fr

Le 13
La déambulation de Vaucouleurs
Vaucouleurs (55)
Mairie.vaucouleurs@wanadoo.fr

Rassemblement de véhicules anciens
Pontgibaud (63)
phosselin@laposte.net

Le 14
Rassemblement de véhicules anciens
Crisenoy (77)
amicale-locomotion@orange.fr

Le 16
Exposition véhicules anciens
Cap Coudalère - Le Barcares (66)
henrierre66@gmail.com

Du 18 au 20
3e fête de la Nationale 7
Montélimar (26)
boris.ithier@gmail.com

Les 19 et 20
48h du véhicule de collection
Uzerche (19)
uzerche-auto-retro@orange.fr

Le 20
17e rassemblement de véhicules anciens
Puimoisson (04)
richardroux@wanadoo.fr

Du 25 au 27
4e salon exposition véhicules anciens
Aurillac (15)
torpedosecretariat@gmail.com

Le 26
Motor Show Festival
Valliguières (30)
winch30@hotmail.fr



Le 27
13e Traversée d'Orléans
Départ du Leclerc d'Olivet (45)
anciennes-automobile-club-loiret.fr

Traversée de Vannes
Vannes (56)
lesmillesoupapes@gmail.com

10e rassemblement de vieilles voitures et motos
Bretenbach (67)
rassemblement.breitenbach@gmail.com



AOÛT



Le 3
Exposition de véhicules anciens
Embrun (05)
amicaledesvieuxretroviseurs@gmail.com

21e Exposition-bourse
Javron-les-Chapelles (53)
avpj@orange.fr

Les 9 et 10
14e Grande Bourse d'échanges de véhicules anciens
Montpon-Menesterol (24)
maremm.anciennes@gmail.com

22e Marçon Classic
Marçon (72)
marconclassic.fr

De 1950 à nos jours

Votre spécialiste du pare brise

Expéditions toutes destinations





Refabrications, verre feuilleté et trempé
Européennes, Japonaises, Américaines
glassmecca@free.fr

EUROPARTS Boîte Postale 70518 - 51068 Reims Cedex
Fax : 03 26 47 61 10
03 26 40 38 40



du 1er mai au 30 juin
JEU CONCOURS
À GAGNER
Valeur 2000€
Modèle MBK 51
Restom
Depuis 1993
Entièrement restaurée avec les produits RESTOM



1 t-shirt acheté = 1 participation
RDV sur RESTOM.NET







UNEDESAUVEE.COM







SPECIALISTE
PEUGEOT 205
GTI - CTI - RALLYE - GTI 16S - ROLAND GARROS
& PEUGEOT 309 GTI - RENAULT 5 GT TURBO
Pièces intérieures - Pièces extérieures
Pièces mécaniques - L'entretien
Refabrication produits nouveaux chaque mois
L'essentiel pour vos Youngtimers
contact@unedesauvee.com

Inscription newsletter



Un témoignage sur une voiture ancienne ?
Une question ? Écrivez-nous : Auto Plus Classiques, 40, avenue Aristide-Briand – 92220 Bagneux Cedex
ou Autoplusclassiques@reworldmedia.com.
Retrouvez-nous également sur Facebook.com/AutoPlus Classiques

Simca des Andes

Lors d'un voyage au Chili, j'ai photographié une Simca 1000 dans les Andes chiliennes, à environ 4000 m d'altitude. J'ai été stupéfait de voir cette Simca dans cet endroit isolé…

Pierrick Le Clec'h, par courriel


DR

Présentée en 1961, la Simca 1000 a été construite jusqu'en 1978. Alors que sa production française (dans l'usine de Poissy) s'est élevée à plus de 1,6 million d'exemplaires, presque 300000 unités ont été fabriquées à l'étranger. Outre en Espagne (+ 232000 exemplaires), elle a aussi été assemblée en Colombie (+ 26000 exemplaires) et, dans une moindre mesure, au Maroc ainsi qu'au Chili (quelques centaines d'exemplaires).

De la buée sur les carreaux

En lisant l'excellent sujet sur la Motobécane AV76 écrit par le non moins excellent Pierre-Louis Champeaux, j'ai un doute à la vue de la buée sur son casque. Était-il en mode vélo, et donc essoufflé, ou parvient-il à manquer d'air sans réellement produire d'effort physique ? La vue du pneu arrière écrasé me fait pencher pour la seconde option…

Jérôme F., par faitementidiot

Nous lui avons posé la question, et il nous certifie que l'essai a pu se dérouler moteur tournant, ce que le photographe nous a par ailleurs confirmé. Deux hypothèses subsistent : soit les quelques mètres parcourus pour démarrer l'engin ont réussi à venir à bout de sa condition physique pour le moins médiocre, soit le simple fait de devoir se concentrer le fatigue…

Esprit Solex

Fondé en 2006, notre club Spirit Of Solex a pour but de promouvoir le VéloSolex à travers diverses activités. À cet effet, je relance des ateliers mécaniques dédiés aux moteurs 2 temps pour aider nos membres à entretenir et à restaurer leurs Solex. Nous serions ravis de vous accueillir lors de l'un de nos prochains événements.

Vincent Bert, président du club Spirit Of Solex, par courriel

Plus connu sous le nom de Solex, le VéloSolex a été produit à plus de sept millions d'exemplaires de 1946 à 1988. Légère, rustique et économique, « la bicyclette qui roule toute seule » (en référence de la publicité des années 50) demeure une icône dans le monde des deux-roues. La conception minimaliste de cette sorte de 2CV des cyclomoteurs, dénuée de suspension et dont le démarrage peut se faire à la « poussette », dispose d'un moteur deux-temps qui transmet sa puissance « modeste mais suffisante » via un galet sur la roue avant.



BRUCE THOMAS / FLICKR

Techniques d'avant-guerre

Fidèle lecteur de votre magazine, j'apprécierais que vous parliez un peu plus de la structure de nos anciennes et comment elles sont construites. La restauration d'un modèle ayant un châssis séparé (à longerons, tubulaire…) ou une coque autoporteuse (acier, aluminium…) est bien différente…

Bernard Van Luggene, par courriel

En effet, les voitures d'avant-guerre sont souvent construites autour d'une structure en bois, recouverte de tôle, reposant sur un châssis séparé. Néanmoins, en 1926, Citroën présentera la B14 équipée d'une carrosserie tout acier (donc dénuée de structure en bois) puis, en 1934, la Traction dotée d'une structure monocoque (donc sans châssis séparé). Rappelons qu'en 1922, la Lancia Lambda était déjà équipée d'une coque autoportante avec tunnel de transmission…



Vespa 400 versus « scoot » ?



DR

Pourriez-vous faire un sujet sur la Vespa 400 ? Ma mère a possédé cette mignonne petite auto, repeinte en jaune canari, J'ai beaucoup de souvenirs avec cette auto…

Stéphane Michaud, par courriel

Merci de cette idée. La Vespa 400 a déjà fait l'objet d'un sujet dans le numéro 1, où Pierre-Louis tente de passer une semaine à son volant et ses catalogues ont été traités dans la rubrique « Fan des années 50 » du numéro 17. Pour ce qui est du scooter, un 125 PX a été essayé dans le numéro 63. Mais pourquoi ne pas associer les deux, ou si quelqu'un nous trouve un triporteur, que nous recherchons sans succès depuis longtemps, cela conviendrait parfaitement pour un tel sujet.

Membrane sensible

Dans votre numéro de février-mars 2025, j'ai relevé deux anomalies. Le réglage des phares nécessite que la voiture soit placée perpendiculairement au mur et non parallèlement. Ensuite, dans l'explication du fonctionnement de la suspension hydropneumatique, ce n'est pas la membrane étanche qui réduit les oscillations par laminage mais l'entretoise entre le cylindre et la sphère, finement percée, qui joue le rôle d'amortisseur.

Daniel Crosnier, par courriel

Vous avez entièrement raison pour le réglage des phares. Erreur de mot. Désolé. En revanche, pour la sphère, il est bien écrit que c'est le liquide qui réduit les oscillations par laminage, passant en effet par des orifices calibrés, comme dans un amortisseur. La membrane ne faisant que séparer le liquide de l'azote. Désolé pour l'incompréhension. Nous tenterons d'être plus clairs à l'avenir.

« Rital et je le reste »

En découvrant votre numéro d'avril/mai, je fus très étonné et choqué de voir le titre d'un article « Le récital des ritales ». Pour moi, le mot « rital » a une consonance raciale et argotique…

Jean-Michel Maffi, par courriel

Nous sommes désolés que ce titre ait pu vous offenser, ce n'était pas l'objectif, mais plutôt celui de faire un titre « lyrique » ! D'ailleurs, en parlant musique, la chanson *Le Rital* de Claude Barzotti, vendue à près de 900000 exemplaires en 1983, a contribué à faire perdre le sens péjoratif à cette expression…

VOTRE PROCHAIN NUMÉRO D'AUTO PLUS CLASSIQUES EN KIOSQUE LE JEUDI 14 AOÛT 2025



Auto et Moto
intérieur & extérieur
Demi-mesure & Sur Mesure
Personnalisation & Accessoires
FABRICANT EUROPEEN
Pro & collectionneurs

Housse Show room
Douce et respirante,
7 couleurs au choix,
personnalisable
dès 169 € ttc

Retrouvez-nous :
- 70 ans d'alpine 30 et 31 mai
- Arnage dans la course (Le Mans) 12 juin
- Briish Welcome (Le Mans) 13 juin
- Le Mans Classic du 2 au 6 juillet

Nouveau :
Découvrez L'Officiel des Classics, l'ouvrage inédit lancé par La Compagnie de la housse avec plus de 15.000 véhicules





www.compagniedelahousse.com
09 80 80 19 72
8 rue des petites marnières 72650 Saint Saturnin (Le Mans)

Découvrez un ouvrage unique !



UNE EXCLUSIVITE
LA COMPAGNIE DE LA HOUSSE





- Plus de 15.000 modèles
- 600 marques
- détails techniques
- côte actualisée
- 680 pages

Retrouvez-nous :
- 70 ans d'alpine 30 et 31 mai
- Arnage dans la course (Le Mans) 12 juin
- Briish Welcome (Le Mans) 13 juin
- Le Mans Classic du 2 au 6 juillet

OFFRE DECOUVERTE FETE DES PERES :
-10 euros avec le code OFC10
soit 30 euros ttc (40eur)
achetez-le sur :



www.lofficieldesclassics.com
09 80 80 19 72
8 rue des petites marnières 72650 Saint Saturnin (Le Mans)

PEINTUREVOITURE.FR
FOURNITURES & MATÉRIELS DE CARROSSERIE PROFESSIONNELS

@peinturevoiture.fr



-10% SUR VOTRE PROCHAINE COMMANDE AVEC LE CODE* :
AUTOPLUSC10

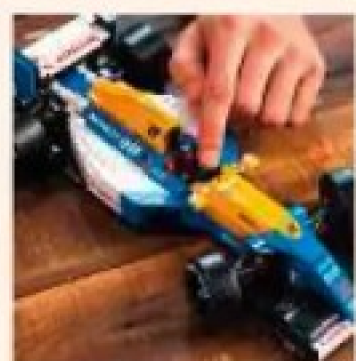




+ de 50 000 teintes en pots ou aérosols...
mais aussi : apprêts, mastics, vernis, polish, outillage...
*code promo AUTOPLUSC10 utilisable une fois sur www.peinturevoiture.fr

 Par Jérôme Fombelle et Pierre-Louis Champeaux

Lego Formule 1 Williams FW14B



Lego Icons 10353
799 pièces
Âge conseillé : 18 +
Prix indicatif : 79,99 €
Disponible sur Lego.com

Vous êtes nostalgique de la Formule 1 des années 90 et du son des V8, V10 et V12 atmosphériques ? Comme on vous comprend. Revivez les courses folles de ces années dorées. Après la fabuleuse McLaren MP4/4 d'Ayrton Senna de 1988, Lego s'attaque à la Williams FW14B championne du monde en 1992 aux mains de Nigel Mansell, avec 9 victoires sur 16 courses ! Mais avant de pouvoir admirer la voiture au « red five », vous devrez d'abord assembler les 799 pièces de ce puzzle en 3D. Le montage offre le soupçon de difficulté qui convient, mais la notice, toujours aussi claire, aidera le néophyte. En prime, présentoir et coupe sont fournis ainsi que la figurine du « moustachu », aussi appelé « Il Leone » (« le lion ») par Enzo Ferrari. Pour plus de réalisme et faire varier les scènes, le capot se retire pour admirer le légendaire V10 Renault et la direction est fonctionnelle.

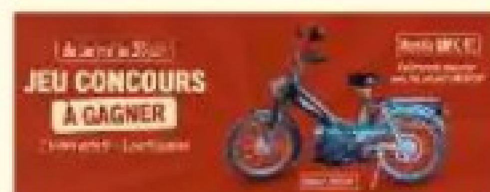


LEGO

Kit entretien cuir Restom

Avant les grosses chaleurs, un entretien du cuir est de mise pour qu'il garde toute sa souplesse. Restom propose un kit contenant absolument tout ce qui est nécessaire, produits comme outils. Commencez par le décrasser avec Cuir Net 8200 et l'éponge fournie. Puis appliquez sans modération l'huile Pied de Bœuf 5010 avec la chiffonnette dédiée, faites pénétrer le Cuir Baume 8210 et lustrez à l'aide de la brosse à reluire. Voilà vos cuirs tout neufs, tout souples et prêts à affronter l'été. En revanche, ils vous brûleront toujours autant les cuisses !

Petit plus, un jeu-concours est organisé du 1er au 30 juin pour tenter de gagner une jolie mobylette MBK 51V, prête à prendre la route, pour tout achat d'un t-shirt Restom (18,99 €).







Disponible sans brosse (40 €)
Existe teinté noir ou incolore
50 € sur Restom.net

RESTOM

L'Autobianchi A112 Abarth de Solido

NICOLAS SOLER



Échelle 1/18, en métal, 18 cm de long
Prix indicatif : 45 €
Informations sur Solido.com

Déjà au catalogue Solido en version civile, l'Autobianchi A112 Abarth série 5 revient dans une livrée verte de course qui ne passera pas inaperçue. Bonne nouvelle, le fabricant ne s'est pas contenté de la peinture, puisque les pièces spécifiques sont nombreuses (portes sans protections, projecteurs additionnels, jantes, rétroviseurs extérieurs…) et reproduites avec soin. Mention spéciale aux roues, superbes, et au volant, très réussi. On en profite d'autant plus facilement que les portes avant s'ouvrent sur un habitacle pourvu d'un arceau. Du bon travail donc avec, comme toujours, un prix très abordable.

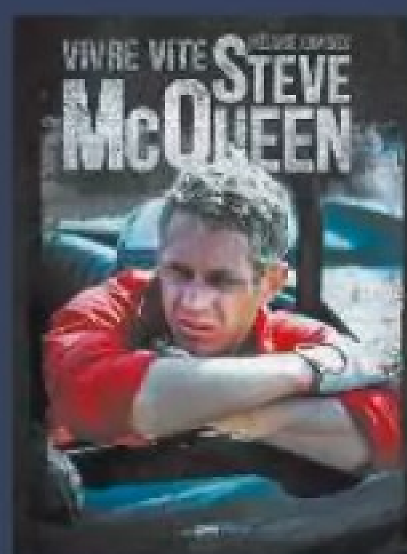




le COIN des BOUQUINS

par Jean-Rémy Macchia

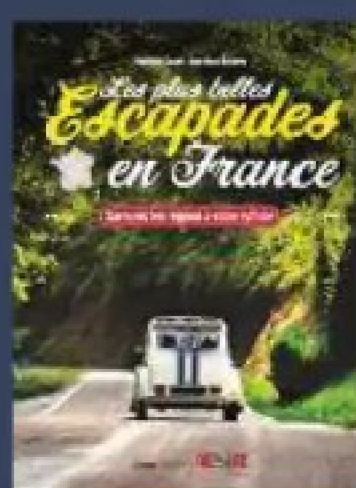
Steeve l'ensorceleur…



Fou de mécanique, ivre de vitesse et de performance, l'acteur au charme magnétique Steve McQueen a passé beaucoup de temps sur les circuits en auto ou à moto, à la recherche de sensations maximales et de défis déments. À se demander si son rôle préféré dans la vie n'était pas celui de pilote, plutôt que celui d'acteur… Toute la saga de ses prouesses mécaniques dans ce livre magnifiquement illustré, qui retrace le parcours explosif de ce « roi du cool », qui était accessoirement la terreur des réalisateurs.

STEVE MCQUEEN - VIVRE VITE, PAR MÉLANIE KOMINEK, CASA ÉDITIONS, 209 PAGES, 300 PHOTOS, 39,95 €

Pour flâner en France…



Les itinéraires ne manquent pas dans notre beau pays ! Des paysages et des routes qui se savourent au volant d'anciennes pleines de charme : Renault 4CV, Floride et 12 Gordini, Peugeot 203 et cabriolets 304 puis 504, Panhard PL 17, Volvo Amazon, Jaguar XK 150… Sans oublier la minuscule et craquante Fiat Gamine, un micro roadster sur base de 500. Que du bonheur ! Délicieuses balades, petites routes inattendues, et plein de bonnes adresses.

LES PLUS BELLES ESCAPADES EN FRANCE, PAR RODOLPHE GOUPIL ET JEAN-MARC NAVARRO, CASA ÉDITIONS, 240 PAGES, 510 PHOTOS, 34,95 €

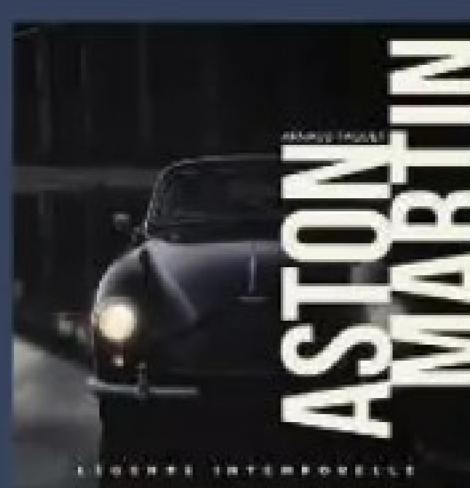
Skoda à (re)découvrir

Nouvelle édition augmentée du seul ouvrage en français sur la marque tchèque. Tout le panorama du constructeur, depuis sa création comme fabricant de vélos en 1895 et ses premiers quadricycles en 1900. Histoire surprenante de cette entreprise qui, malgré l'immobilisme et le retard technique des pays de l'Est, a été habitée par le goût de l'innovation et de l'originalité technique. Sans oublier ses grosses 6-cylindres d'avant-guerre…

SKODA, L'EXCELLENCE TCHÈQUE EN MOUVEMENT, PAR BENJAMIN CUQ, LES ÉDITIONS DE PARIS, 268 PAGES, 460 PHOTOS, 40 €



Aston Martin vénérées



Nouvel ouvrage sur la merveilleuse marque anglaise, qui se veut sublimée ici par des photos très léchées, aux ombres sombres et stylistiques. Panorama des modèles avec une très - trop ? - grande part consacrée aux productions récentes, à partir des DB7 de 1993. Un livre non encyclopédique et peu technique, mais à la présentation claire, et qui se veut avant tout esthétique. Mais qu'il est cher !

ASTON MARTIN, LÉGENDE INTEMPORELLE, PAR ARNAUD TAQUET, ÉDITIONS OUEST-FRANCE, 224 PAGES, 140 PHOTOS, 59 €



MASCOTTE assurances

assurance collection et prestige



Nous allons vous aider à prendre soin de votre jouet, et plus encore…

A partir de **16€** par an*

COMPAREZ ET ÉCONOMISEZ JUSQU'À 30%

- VÉHICULES ANCIENS ET DE COLLECTION
- AUTOMOBILE DE PRESTIGE
- AUTOMOBILE MODERNE
- HABITATION PRINCIPALE ET SECONDAIRE
- ASSOCIATIONS DE COLLECTIONNEURS
- PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE DE COLLECTION

 04 94 09 79 70

DEVIS GRATUIT ET ASSURANCE IMMÉDIATE 24H / 24 SUR MASCOTTE-ASSURANCES.FR **

AMBIANCE « SEVENTIES »

Après sa participation dans le film « La Grande Balade », notamment avec sa Peugeot 204 de 1971 (voir sujet dans APC n° 38 de 2018), Patrice Naveau nous raconte celle dans « Les Petits Champs », dont l'action se déroule dans les années 70.



Séquence hippie pour Syhana qui joue de la guitare devant ce VW Combi orange. Une ambiance musicale qui ne va pas plaire à tout le monde dans le film, en particulier au voisinage…



Patrice Naveau a conservé sa Méhari depuis 40 ans. Les fleurs sur sa carrosserie en ABS collent parfaitement à la philosophie de cette voiture, sortie en 1968, et figurante dans le film *Les Petits Champs*.



Dans le scénario, le maire du village, qui roule en DS, n'apprécie pas trop, non plus, les hippies qui, décidément, dérangent beaucoup…



Ambiance années 70 pour les acteurs du film devant le café du village avec Héloïse, la serveuse. Pour information, le film *Les Petits Champs* a nécessité trois années de travail, montage compris.

« Ça fait 40 ans que je possède ma Méhari, je l'ai eue en 1984. À l'époque, jeune permis, j'avais collé le "90" à l'arrière ! Je suis si content de l'avoir conservée si longtemps ! En 1998, j'ai décidé de la restaurer : châssis tubulaire, carrosserie, peinture, bâches, sièges… J'ai deux événements forts à raconter au sujet de cette voiture. En 1988, je suis allé avec ma femme dans le Var, à Fayence, un voyage sur plusieurs jours. Sur place, après le démontage de la bâche et des arceaux, ce sera balades pendant plus de quinze jours sur les petites routes de l'arrière-pays, avec le soleil et le chant des cigales… Quel pied, un super souvenir ! Et, aussi l'histoire de ce petit film qui sera un grand événement pour la Méhari. Un ami passionné de cinéma a réalisé un film amateur dont l'action se déroule dans les années 70. Son titre : *Les Petits Champs*. Son scénario : un fermier, un peu ours, un peu brut, en mauvais termes avec son voisin, a accepté qu'un groupe de hippies s'installe dans son champ. Des gens bruyants qui vont vite énerver ce voisin, une situation qui ravira le fermier ! Parmi les figurantes, il y a Laurie, une hippie qui conduit ma Méhari sur toutes les scènes, dont une en travelling. Laurie s'est très bien débrouillée avec la Méhari, car elle conduit souvent une 2CV. Il y aura aussi une scène avec Émilie qui joue de la guitare dans la voiture. Si l'on compte les voitures, les motos, les cyclomoteurs, une cinquantaine de véhicules ont été utilisés dans ce film. Ce tournage était très sympa, les acteurs, les véhicules en action, les lieux "à l'ancienne"… Tout cela a nécessité trois années de travail, montage compris. À la fin, nous avons pu voir le résultat sur grand écran avec les acteurs et un public nombreux. Un régal ! Si je pouvais partager cette histoire avec vos lecteurs, ce serait pour moi un grand plaisir… »

Patrice Naveau



Cette fois-ci, ce n'est pas la bleue du film *La Grande Balade (voir sujet APC n° 38 de 2018)*, mais la Motobécane orange de Patrice Naveau qui a un rôle dans *Les Petits Champs*. Autour de cette mobylette de 1974, on trouve Océane, qui tient le guidon, et Léonie.



Également actrice dans *Les Petits Champs*, Dorine est au volant de la Méhari de Patrice Naveau.



Parmi les figurantes motorisées du film, on trouvait l'emblématique Citroën 2CV Fourgonnette La Poste mais aussi le break ID de 1960 du garagiste, tractant une caravane.



Passagère de la Méhari de Patrice, Laurie, figurante dans le film *Les Petits Champs*, s'est bien débrouillée avec cette voiture, car elle conduit souvent une 2CV.

Cette rubrique est la vôtre !

Racontez-nous votre histoire avec votre voiture ancienne et envoyez-nous texte et photos à *Auto Plus Classiques*, 40, avenue Aristide-Briand – CX 10024 – 92227 Bagneux Cedex, ou à *autoplusclassiques@reworldmedia.com*

MECATECHNIC

Entretenons **la passion**





Notre mission,
permettre à chacun de vivre sa passion pour l'automobile.



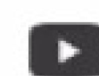
RETROUVEZ TOUTES NOS **PIÈCES DÉTACHÉES**
& **ACCESSOIRES** SUR **MECATECHNIC.COM**



03 20 26 26 33

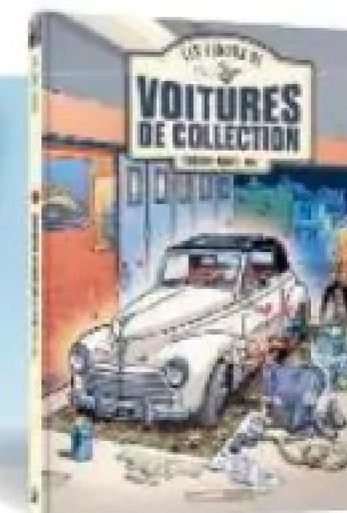

FACEBOOK
mecatechnic.wambrechies


INSTAGRAM
@mecatechnic


YOUTUBE
@mecatechnic



Auto Plus Classiques *vous fait découvrir des planches choisies du tome 2 de la bande dessinée* Les Fondus de voitures de collection. *Dans cet album, réalisé par le trio Cazenove et Richez pour les textes et Bloz pour les dessins, les voitures populaires françaises des années 50 à 70 sont plus particulièrement mises à l'honneur.*

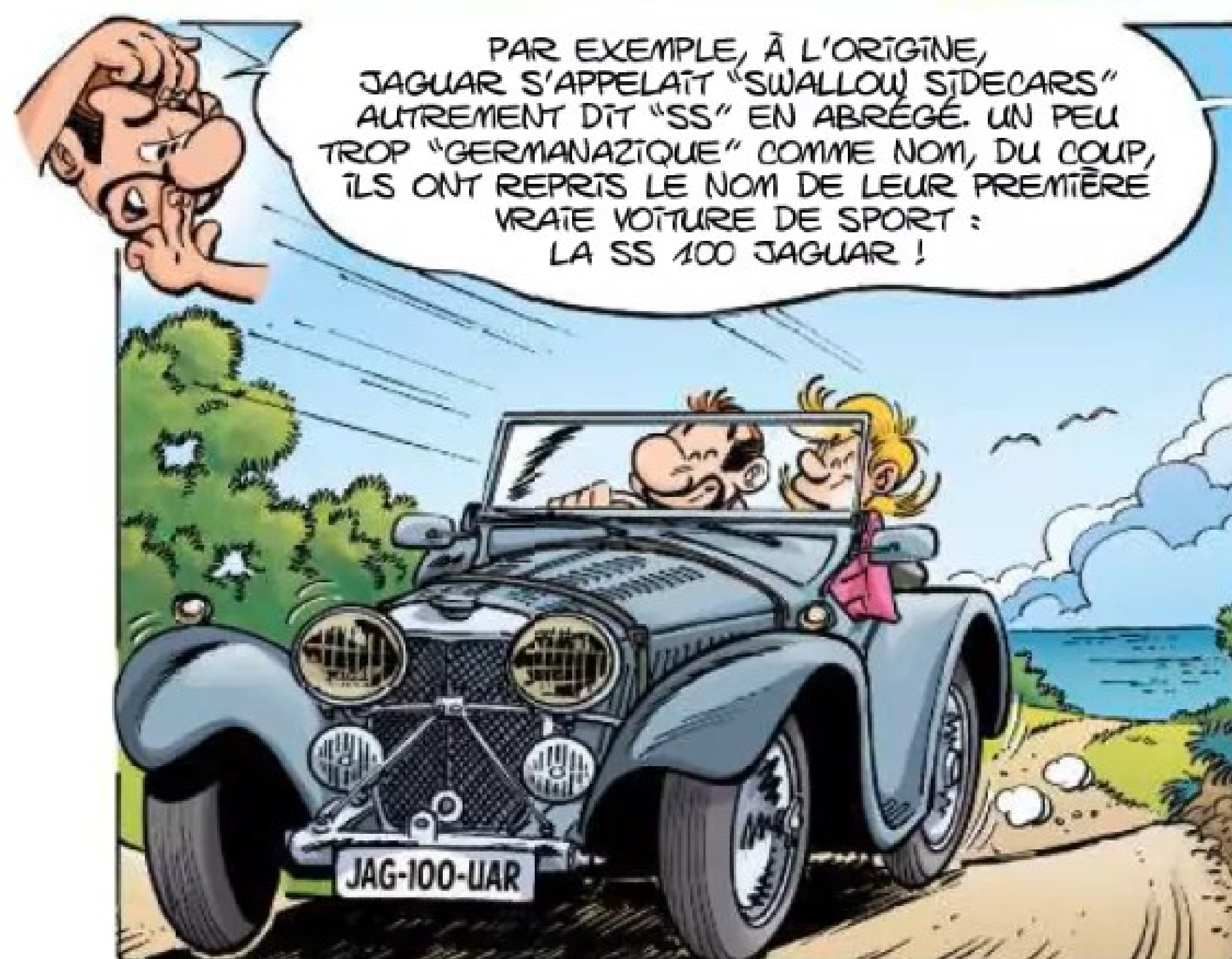


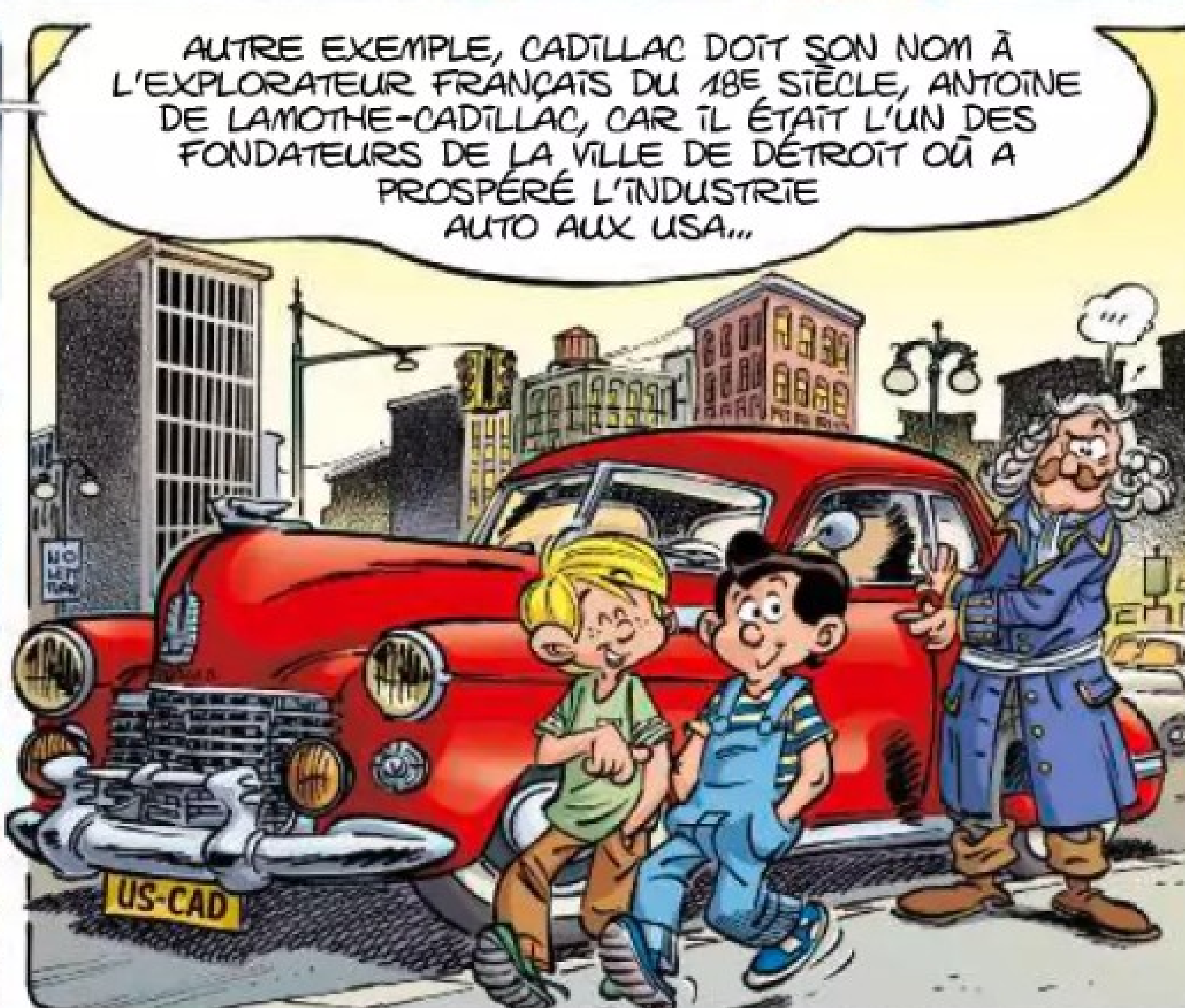
2 TOMES DISPONIBLES AU RAYON BD

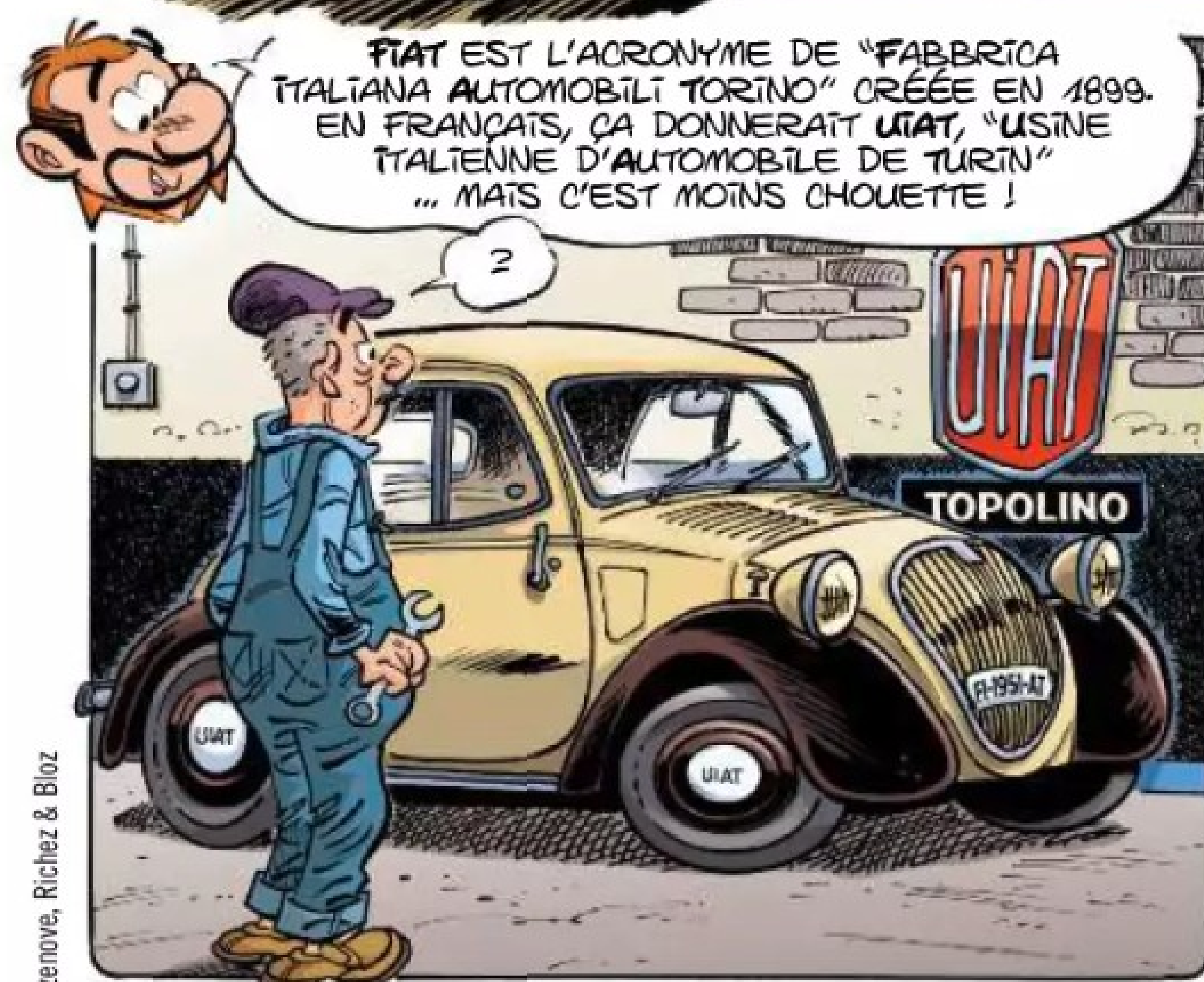
BAMBOO ÉDITION
www.bamboo.fr

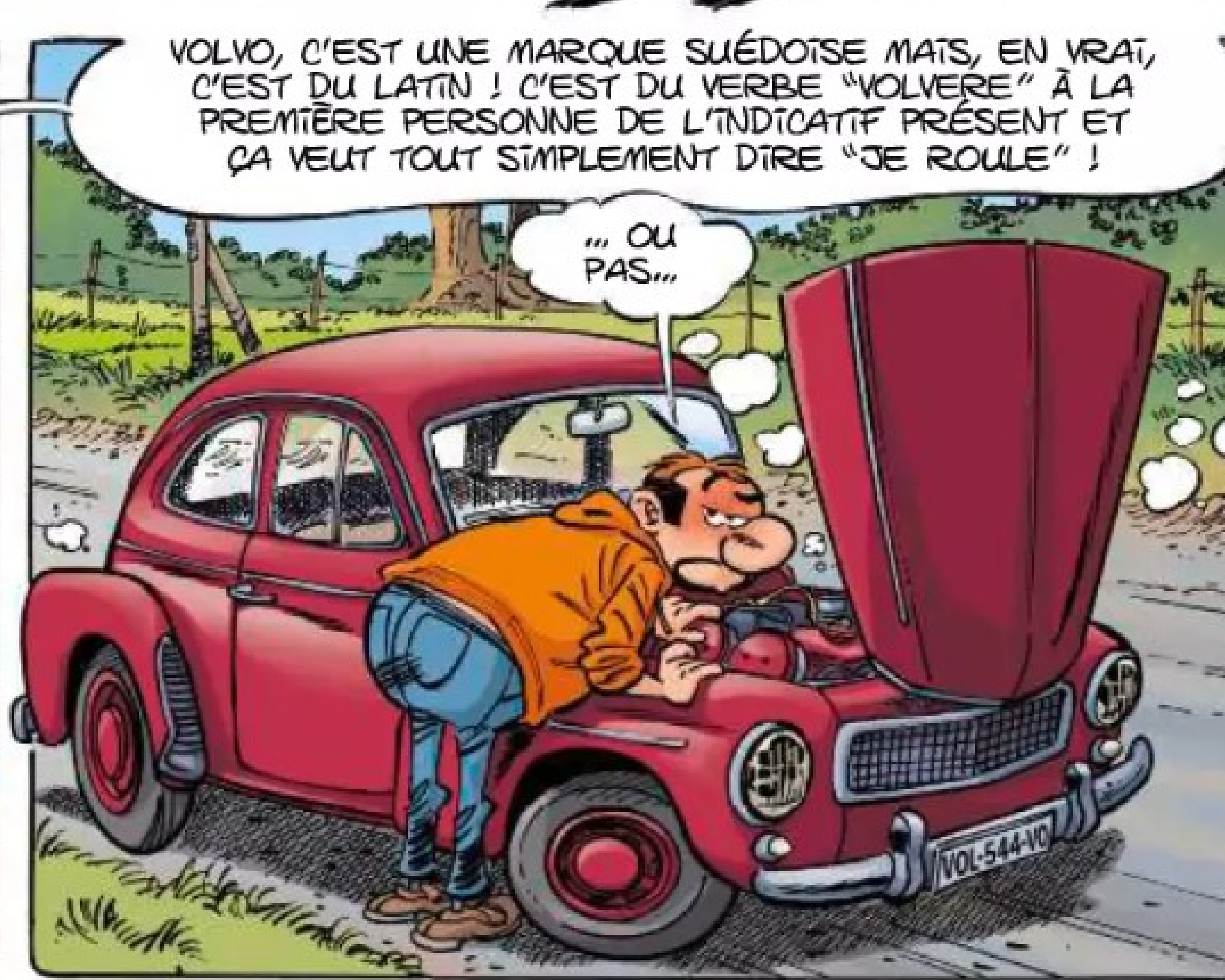
















Les Fondus de voitures de collection - tome 2 © Bamboo Édition - Cazenove, Richez & Bloz

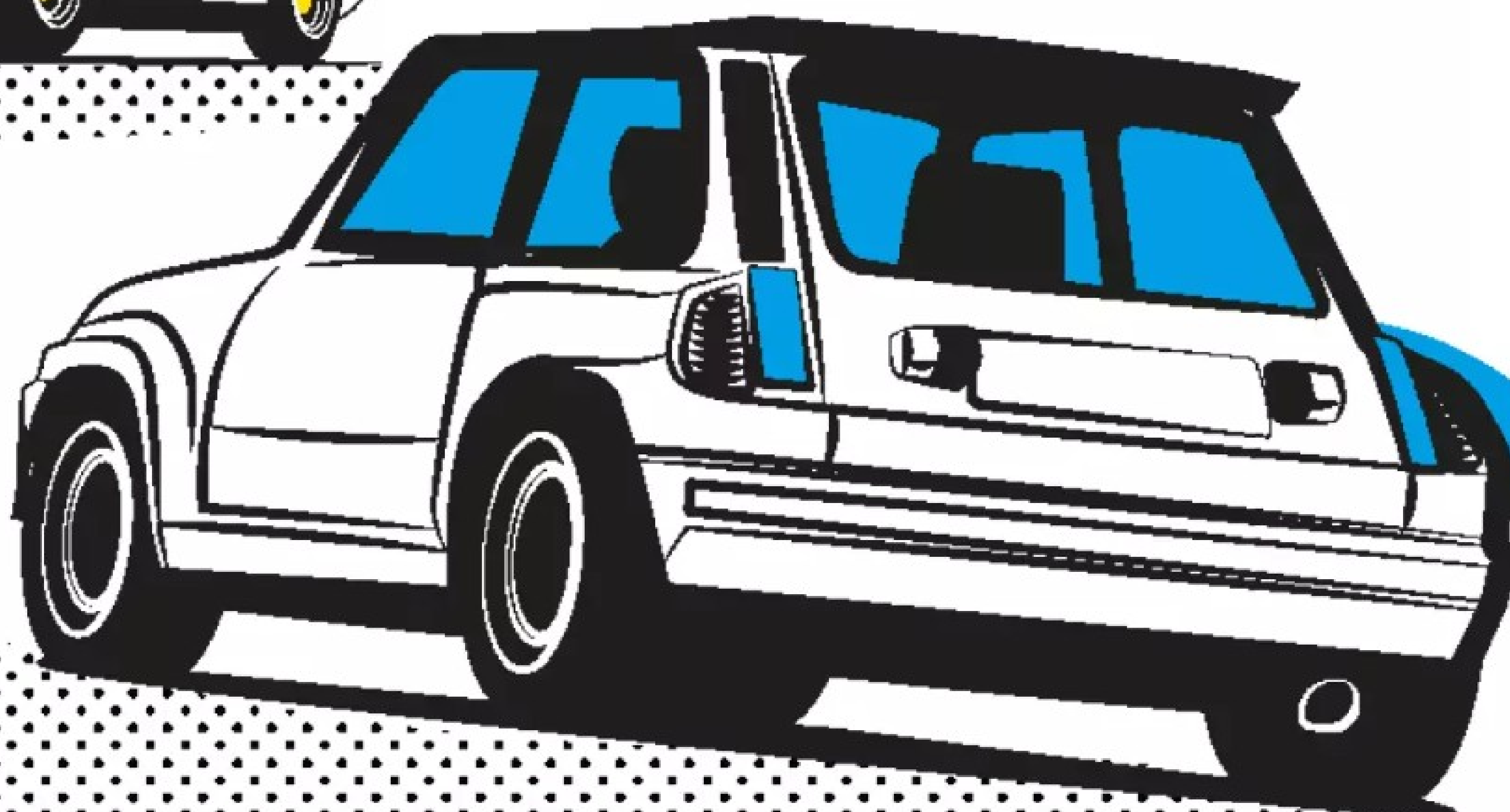
2ÈME ÉDITION

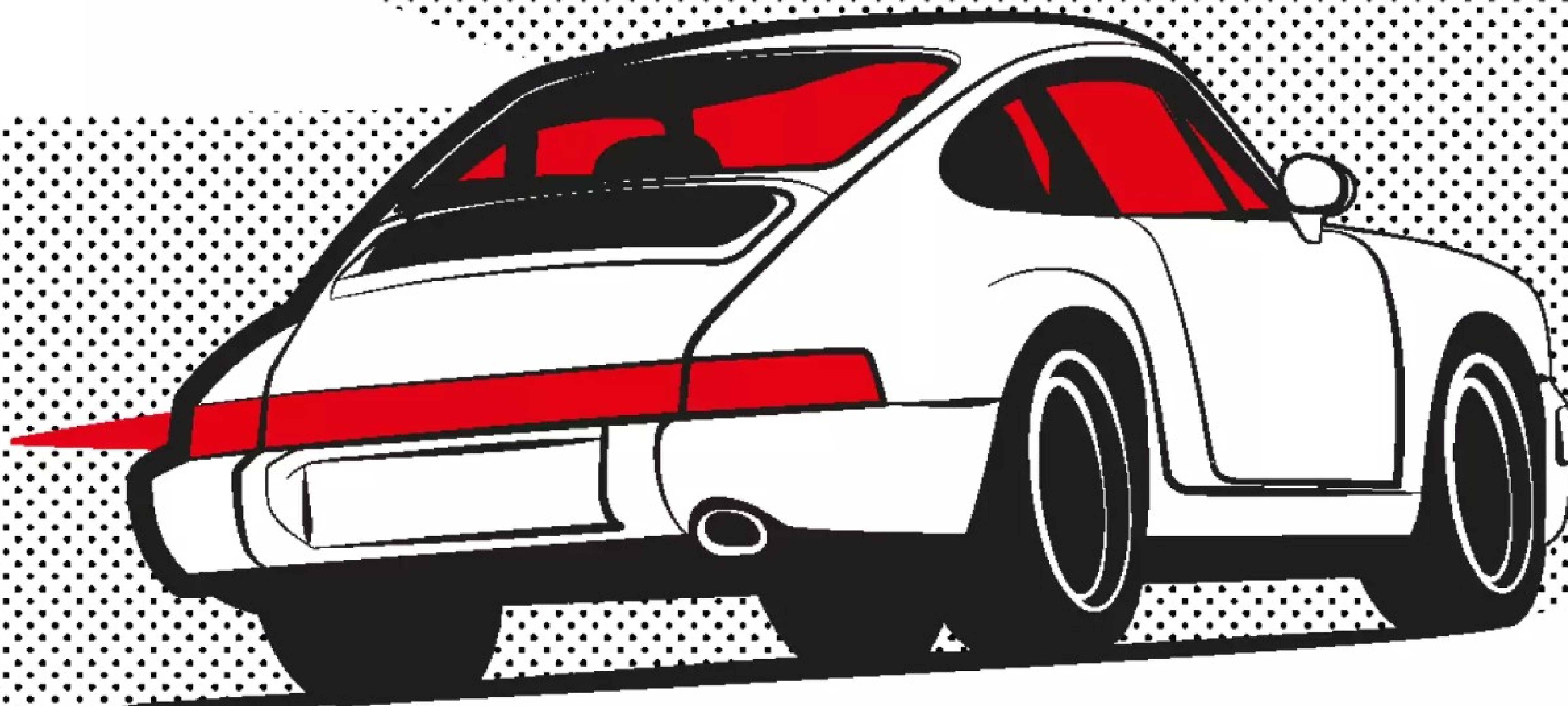
TRACKDAY

LES CIRCUITS DE VENDÉE
LE 20 JUIN 2025

Auto Plus Youngtimers & OSRAM







JOURNÉE OPEN UNIQUEMENT SUR INSCRIPTION

Réservez dès maintenant votre journée de roulage 160 euros TTC

billetweb.fr/autoplustrackday2



LA RENAULT 16 A 60 ANS !

DITES, ÇA NE DEVAIT JAMAIS MARCHER ?

Souvenez-vous du slogan de Renault dans les années 2000: «Ça ne marchera jamais.» Une autodérision qui affirmait à la fois le côté novateur de la marque au losange, et le fait de n'avoir pas été comprise en son temps. Avec la R16 qui fit scandale, nous voici au cœur de cette dynamique… diabolique!

Dossier réalisé par Jean-Rémy Macchia



PHOTOS : RENAULT COMMUNICATION / DR

Une formule inédite, iconoclaste, provocatrice: c'est ce parfum de scandale que véhiculait le hayon, alors associé sans nuance à l'univers trivial et inélégant des utilitaires. Que Renault ait adopté cette 5e porte sur sa R4 sortie en 1961, ça passait encore. Mais que cet élément bassement pratique et disgracieux se greffe sur une digne familiale à la connotation plus ou moins bourgeoise… Non! Décidément, c'était trop indigne. D'autant que, ce faisant, le futur haut de gamme de la marque abandonnait une silhouette qui semblait immuable, et définitivement associée à toute voiture digne de ce nom: le profil à trois volumes, avec décrochement à l'arrière pour ménager un coffre à couvercle classique. Les premières fuites des photos de la future berline dans *l'Auto-Journal* de novembre 1963, près de deux ans avant sa sortie, provoquent l'effervescence: la fameuse 5e porte crée une surprise pas forcément bien perçue par certains.

Pourtant, avec la 16, Renault n'a pas droit à l'erreur. Avant elle, il y a eu la Frégate, grosse berline joufflue et fessue qui a été un échec commercial et dont la fin de carrière en 1960 a laissé tristement vacante la place de haut de gamme dans l'offre du constructeur. Après, plusieurs projets se sont succédé. Sans bonheur et sans suite. Quand la 16 est sur la rampe de lancement, c'est un ouf de soulagement: Renault comble un trou laissé béant pendant cinq longues années! L'objectif est clair: s'imposer sur le marché et donc… bouffer du lion! Oui: concurrencer Peugeot sur son terrain de la berline familiale. D'autant que le succès de ces modèles ultra-classiques et dépourvus de toute innovation venant de la marque au lion commence à taper fort sur les nerfs de la Régie…





Le bureau de style travaille d'arrache-pied pour générer une silhouette à nulle autre pareille ! Cette maquette en argile offre tous les traits de la future 16 : hayon inattendu, arêtes latérales du toit très en relief, découpe typique de la surface vitrée latérale. Même les feux en amande y sont !

PHOTOS : RENAULT COMMUNICATION / DR

UNE GESTATION LONGUE ET ÉPROUVANTE

La conception d'une grande Renault après la mort discrète de la Frégate n'a pas été un parcours rectiligne et simple. Plusieurs tentatives, plusieurs projets, avant que naisse l'idée MAJEURE du futur modèle : une carrosserie qui, tournant le dos à toutes les conventions, bouscule et innove en adoptant un hayon. Son but : être avant tout pratique.

Vers la fin des années 50, lorsqu'il apparaît clairement que la Frégate devra un jour être remplacée, une seule conviction règne chez Renault : il ne faudra pas refaire la « même » voiture. À aucun moment, les concepteurs ne songent à une silhouette de Frégate juste modernisée. La voie à prendre est forcément nouvelle. Mais elle n'apparaît pas avec évidence. L'éventail des possibles est vaste entre une auto avant tout statutaire, sérieuse et… une autre voie, qui reste à découvrir.


La devancière de la R16, c'est elle : la Frégate ! Des rondeurs à revendre dans une silhouette archi conventionnelle. Avouez que la rupture stylistique avec le futur modèle est totale. Il semble y avoir trois générations d'écart entre les deux !

© ARNAUD SAUNIER

L'Italie en renfort

Dès 1958, Renault songe à solliciter le bureau de style italien Ghia pour dessiner les traits de la future berline. Ghia a déjà travaillé pour la Régie : c'est lui qui a œuvré pour le petit découvrable Floride. Le carrossier y va de son inventivité : il soumet à Renault des dizaines de projets, sous forme d'esquisses et de maquettes. Le constructeur va être attiré par un seul, dont il fait réaliser une silhouette à l'échelle 1. Et là, surprise : alors que personne ne songe encore au hayon, le profil est à « deux volumes », sans décrochement arrière ! Mais l'auto ne convainc pas. La direction de la marque lui préfère un projet lancé en interne : l'étude 114.
Cette « 114 » est à l'opposé de la proposition italienne. Elle ne cherche aucune originalité esthétique. Elle vise surtout un certain standing, comme l'attestent son profil à trois vitres latérales et ses doubles phares qui étaient alors l'apanage de modèles sportifs ou prestigieux. Et son moteur est à l'avenant : un ambitieux 6-cylindres. Mais rien en elle ne respire l'audace ni l'inspiration transcendante. Pourtant, ce projet frileux et conservateur a failli voir le jour ! Il était à deux doigts d'être industrialisé. Au dernier moment, début 1961, le P.-D.G. de Renault, Pierre Dreyfus stoppe tout. Le projet 114 est enterré. Vive le projet 115 !

Finalement, le bon projet

Gaston Juchet, responsable du dessin de la future voiture, fait table rase des projets précédents. Très vite, il trace les lignes d'une silhouette bicorps. Et très vite, les traits essentiels du futur modèle apparaissent : la forme bicorps, le profil à trois glaces, la découpe très reconnaissable de la surface vitrée latérale, le pare-brise ample et galbé et le creux central sur le capot avant.
Ensuite, il suffira de peaufiner pour porter tout cela en série. Mais la physionomie souriante de la R16 est déjà là !

Le premier projet du carrossier Frua, imaginé dès 1958. Chose incroyable : le profil « deux volumes » est déjà là. Mais l'arrière n'adopte pas de hayon. L'idée maîtresse de la R16 qui est vraiment due à Renault n'était pas encore née…




Statutaire et raide, la silhouette du projet 114, qui passa à deux doigts d'être industrialisé ! À la regarder aujourd'hui, vous vous dites que rien, vraiment rien ne ressemble à une Renault dans cette esthétique froide et peu inventive.

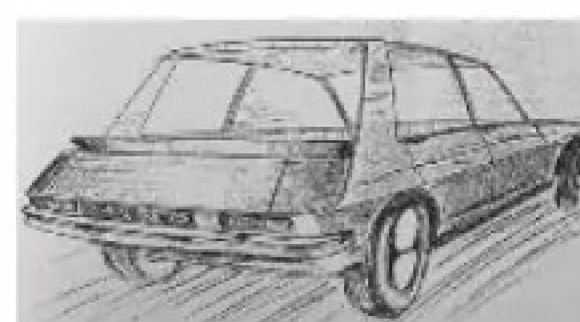
© SEBASTIEN BESSE




Il a été à l'origine du concept de la R16 à hayon et du coup de crayon réussi.

GASTON JUCHET, LE CERVEAU INVENTIF

Le dessin de la R16, c'est lui ! Ce styliste entré chez Renault à 28 ans, en 1958. Sa première création, c'est cette berline. C'est lui qui a l'idée de la carrosserie à 5 portes et de la silhouette générale de l'auto.


Première esquisse de Gaston Juchet, au tout début de 1961. Un avant-goût de la R16.


Autre esquisse, quelques mois plus tard : la silhouette s'affine, les trois glaces latérales sont de la partie.


Au début de l'année 1962, le dessin s'est encore précisé : là, les formes du futur modèle sont nettes.


Avec sa lunette hyper galbée et en deux parties, cette esquisse développe une silhouette de rêve. Mais franchement peu réaliste. Admirez quand même au passage l'audace de ce coup de crayon !

Quelques élucubrations peu réalistes ont aussi précédé la naissance de la R16. En particulier deux engins du projet 900, élaborés en 1959. Cabine « avancée » mais moteur arrière : l'effet est déroutant. Et le moteur ? Un V8 ou un 6-cylindres en ligne.

15 ANS D'UNE SI BELLE CARRIÈRE...

1965-1980
1 851 502 EXEMPLAIRES

La formule de la berline à hayon est tellement pertinente que Renault ne crut pas bon d'adjoindre une variante break à sa R16. Le modèle resta toute sa carrière avec son unique carrosserie. Mais la gamme ne cessa d'évoluer, fourmillant de nouvelles versions pétillantes et même d'innovations, parfois en première mondiale !

RENAULT COMMUNICATION / DR



Le hayon ne descend pas très bas, mais il se révèle déjà fort pratique pour enfourner les bagages ! La clientèle en tout cas va le plébisciter.

RENAULT COMMUNICATION / DR



La botte secrète de la R16 – pas très secrète et bien visible –, c'est le hayon ! La formule qui paraît évidente aujourd'hui avait alors fait scandale. C'est la première fois dans le monde qu'un hayon se greffait de manière aussi inclinée.



Au milieu des années 60, la R16 offre une physionomie vraiment nouvelle, qui fait un électrochoc à une partie du public. Tout en elle est moderne, et pas seulement son hayon ! Admirez le pare-brise très grand, avec son galbe élégant.

RENAULT COMMUNICATION / DR



BERNARD CANONNE / RENAULT COMMUNICATION

Le profil aussi ne ressemble à aucun autre. Trois vitres latérales, comme sur les limousines de standing ! Même le mode de fabrication est inédit, avec ses soudures au-dessus du pavillon qui débarrassent la silhouette de ses gouttières.

Ça y est ! La 16 est lancée ! Applaudie par une foule d'automobilistes dont plusieurs deviendront clients, l'auto suscite après sa commercialisation davantage de convoitise que de critiques. Son hayon, sujet de toutes les controverses dès les premières photos publiées, va vite se retourner en sa faveur. Ses plus farouches détracteurs vont voir leurs larmoiements noyés par le concert de louanges qui accompagne la sortie de l'auto.

Jugez plutôt. *L'Auto-Journal* qui fait alors autorité dans les jugements automobiles se félicite du caractère novateur de la carrosserie : « *Le style anticonformiste de la Renault 16 apporte une formidable bouffée d'oxygène dans le milieu relativement confiné de la conduite intérieure à quatre portes en Europe.* » Voilà qui est dit ! Et les louanges pleuvent sur cette formule bicorps à hayon : « *L'auto intègre à la fois le confort et l'équipement d'une berline et la praticité d'un break grâce à ce fameux hayon arrière. N'omettons pas non plus de mentionner la formidable mobilité de la banquette qui autorise l'utilisation maximale de l'espace intérieur.* » Mais les journalistes savent bien que faire admettre cette configuration ne va pas aller de soi : « *Beaucoup admettent la vertu fonctionnelle du hayon arrière, mais condamnent en même temps le caractère utilitaire (comprendre "camionnette") qu'il donne à la machine. La mission prioritaire du réseau commercial consiste à installer au plus vite la clientèle potentielle au volant de la nouvelle venue, afin de la convaincre définitivement des qualités globales de l'auto.* »

Et ces qualités, elles sont nombreuses : tenue de route sûre et équilibrée, direction précise et dépourvue de vibrations, vaste espace habitable, suspension très agréable, sièges réussis,



RENAULT

Au printemps 1968, la nouvelle TS propose un raffinement, d'abord en option : des lève-vitres électriques à l'avant. Ce luxe existait déjà aux États-Unis. C'est la première fois qu'il est présent sur une européenne de grande série.

LES GRANDES DATES

1965

2 janvier : début de la production.
Mars : présentation au Salon de Genève.
Août : lancement. 4,23 m, 980 kg, 1470 cm³, carburateur simple-corps, 54 ch à 5000 tr/mn, 142 km/h. Trois niveaux d'équipement : Luxe (banquette AV), Grand Luxe (sièges AV séparés), Super (dossiers AV réglables, accoudoir central AR, allume-cigare, coffre éclairé). Planche de bord à motifs rectangulaires.

1966

Septembre : placage en faux bois au tableau de bord, qui adopte un motif à bandes verticales avec surface en simili perforé et longue grille d'aération sur sa partie supérieure qui remplace des volets d'aération. De série : starter automatique et témoin d'usure de plaquettes de frein.



RENAULT

1967

Septembre : le starter redevient manuel. Butoirs de pare-chocs allongés vers le haut, nouvelle grille de commande des vitesses avec marche arrière en bas, témoin de frein à main serré.
Sur la Super : accoudoir AV articulé. Sortie de la Commerciale : pneus de 155 au lieu de 145 et rétro extérieur de série côté conducteur.

1968

Mars : sortie de la 16 TS. 1565 cm³, carbu double-corps, 85 ch à 5750 tr/mn, 165 km/h.
De série : phares à iode additionnels, freins assistés, tableau de bord à 4 cadrans ronds avec compte-tours, sièges AV enveloppants, garnitures de portes à côtes verticales serrées, lunette dégivrante, rétroviseur jour/nuit, spot de lecture côté passager, totalisateur journalier.
En option : lève-vitres électriques à l'AV.
Septembre : sur TS, deux feux de recul et monogramme TS sur le hayon à la place de 16 TS.
En option sur la TS : toit ouvrant électrique.



RENAULT COMMUNICATION / DR

ÇA NE S'APPELAIT PAS ENCORE « MODULARITÉ »...

Presque 20 ans avant que le slogan soit lancé, la R16 a été la première « voiture à vivre » de Renault. Si la R4, elle aussi dotée d'un hayon, se concentrait sur les registres de la praticité et de la rusticité, la R16 offrait un cocon nettement plus chaleureux et agréable à habiter.

Et puis, il y a cette fameuse modularité du compartiment arrière. Il était alors question d'arrière « transformable » ou de « fonctionnalité ». Au total, l'heureux propriétaire de R16 pouvait choisir entre sept configurations pour organiser l'espace arrière, dont la position « maman » ou encore la **position « rallye »**. Sept configurations... et il n'y avait pas encore de banquette fractionnée, à l'époque. Alors, bien sûr, la façon de relever le dossier de banquette pour le plaquer au plafond en le retenant par des sangles fait sourire aujourd'hui. Mais cette modularité était aussi fantastique que novatrice !



RENAULT

Un arrière transformable sur une berline : vraie révolution en 1965 !

Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90


À modèle 100 % nouveau, usine 100 % nouvelle ! Pour la R16, Renault a construit une nouvelle usine, à Sandouville, près du Havre. Elle restera – entre autres – l'usine des hauts de gamme de la marque : R20/30, R25, Safrane, Vel Satis.

ARCHIVES SNARK / PHOTO12 / AFP

intérieur lumineux, bonne visibilité pour le conducteur, chauffage efficace, moteur souple, niveau sonore faible, consommation très mesurée. Tableau parfait ? Presque ! En tout cas, un tel bouquet de compliments accompagne rarement, très rarement la sortie d'un nouveau modèle, à l'époque. Au chapitre des critiques, les essayeurs relèvent juste un freinage un peu faible, des synchros de boîte lents et un tableau de bord plutôt pauvre.

Ces bilans extrêmement positifs établis par les journalistes-essayeurs un peu partout en Europe vont se retrouver dans leur vote : ils l'élisent « Voiture de l'année 1966 ». Une consécration incontestable ! Et savez-vous quel modèle elle prive de la première marche du podium ? La Rolls-Royce Silver Shadow, rien que ça. Félicitations, Renault !

Un juste milieu bien pensé

Il faut dire que, dans son ensemble, le modèle a été conçu avec une rare justesse dans tous les aspects de sa définition : sa longueur de 4,23 m lui suffit pour être une vraie familiale sans non plus afficher un encombrement excessif. Son confort a été soigneusement peaufiné, aussi bien côté suspension que côté sièges. Son moteur se montre aimable et d'une fréquentation agréable, même s'il lui manque quelques centimètres cubes et une poignée de chevaux pour bien grimper les côtes et soutenir sans sourciller de bonnes vitesses autoroutières. Et sa traction avant parachève le tableau, avec une belle longueur d'avance par rapport à l'incertaine Peugeot 404 aux roues arrière motrices et au comportement disons… plus baladeur.

Un point qui peut apparaître un détail, mais qui, à l'époque, revêtait une vraie importance. Car dans les voitures d'alors, vous aviez trop chaud en été et trop froid en hiver. Avec la R16, c'est fini ! Elle inaugure un système de chauffage par nappes qui permet une température homogène dans tout l'habitacle. Vous aurez chaud aux

HAYON : TECHNIQUEMENT SOURCE DE DIFFICULTÉS

Dans le développement du modèle, le hayon et la modularité arrière, si pratiques à l'usage, vont poser d'épineux problèmes aux ingénieurs : avec cette ouverture béante côté coffre et, évidemment, la suppression de toute tôle fixe derrière le dossier de la banquette devenue relevable, la rigidité de la caisse se trouve diminuée. Par ailleurs, les designers cherchent à se débarrasser des gouttières traditionnelles, jugées inesthétiques. Pour toutes ces raisons, la Renault 16 innove en adoptant une soudure entre flancs de caisse et pavillon qui ne se fait plus sur les côtés, mais au-dessus, sur le toit. Première mondiale à l'époque. Ces 470 points de soudure révolutionnaires sont réalisés par un robot en 28 secondes et reviennent moins cher à la fabrication.

Citroën travaillait aussi depuis 1960 sur une 5-portes à hayon : le projet F, qui adoptait le même principe de soudures. Il y a bien eu un transfuge en 1962 d'un styliste de la marque aux chevrons vers la marque au losange. Mais il est faux de dire que Renault aurait « volé » la technique à son rival Citroën. Ils travaillaient en même temps sur ce nouveau mode d'assemblage.

Ces soudures de tôles entre les flancs et le pavillon vont faire l'objet d'un brevet. Habillées d'une baguette chromée, elles permettront d'y fixer une antenne radio !

YANN LEFEBVRE / EMAS



DEUX EMPATTEMENTS POUR UNE SEULE AUTO !

C'est un tic chez Renault: proposer des voitures avec des empattements différents à gauche et à droite. Avant la 16, ça a été le cas des R4, et R6, et ça se retrouvera aussi sur les R5 en 1972. Et l'écart n'est pas maigre : presque 7 cm de différence ! Mais… pourquoi ? Délire d'ingénieur ? Caprice dément de styliste ? Pas du tout !
L'explication est toute simple : la suspension arrière est opérée par des barres de torsion transversales assez longues. Elles ne se chevauchent pas : elles se juxtaposent. Pour les faire se croiser, il faut donc placer les deux roues arrière à deux endroits différents, sans qu'elles soient exactement l'une en face de l'autre. Résultat : cette asymétrie de conception. Qui ne change rien côté comportement.

pieds sans avoir le visage carbonisé par un excès de calories ! Mieux : elle est la première voiture européenne à se doter d'un système d'extraction d'air, pour éviter les mauvaises odeurs à bord. À l'arrière, le long des arêtes de toit, l'air sort par des orifices… sans que l'eau puisse s'infiltrer.
Les publicitaires de Renault se mettent au diapason de cette auto novatrice et jeune par essence. Ils balayent tout ce qui s'est fait précédemment en matière de communication et inventent une campagne de promotion où, clairement, la nouvelle venue est montrée



PHOTOS : FLORIAN GROUT / EMAS

6,5 cm d'écart entre les positions des roues arrière. Un écart très visible sur ces deux photos.



MANOR PARK CLASSICS

Septembre 1970 : rajeunissement cosmétique (on ne parle pas encore de « restylage »). Curieusement, c'est l'arrière qui est modifié, et pas la face avant : les petits feux en amande sont remplacés par des feux rectangulaires plus grands.

LES GRANDES DATES

1969

Mars : sortie de la version automatique, la TA. 1565 cm³, carbu simple-corps, 67 ch à 5000 tr/mn, 145 km/h, boîte auto 3 rapports. Sur TS, lève-vitres électriques en série.
Juillet : Sur TS, montre en série et nouvelle option cuir.
Septembre : adjonction d'aérateurs ronds orientables aux extrémités de la planche de bord, dossiers AV modifiés. Sur TS, ceintures de sécurité à l'AV.



RENAULT

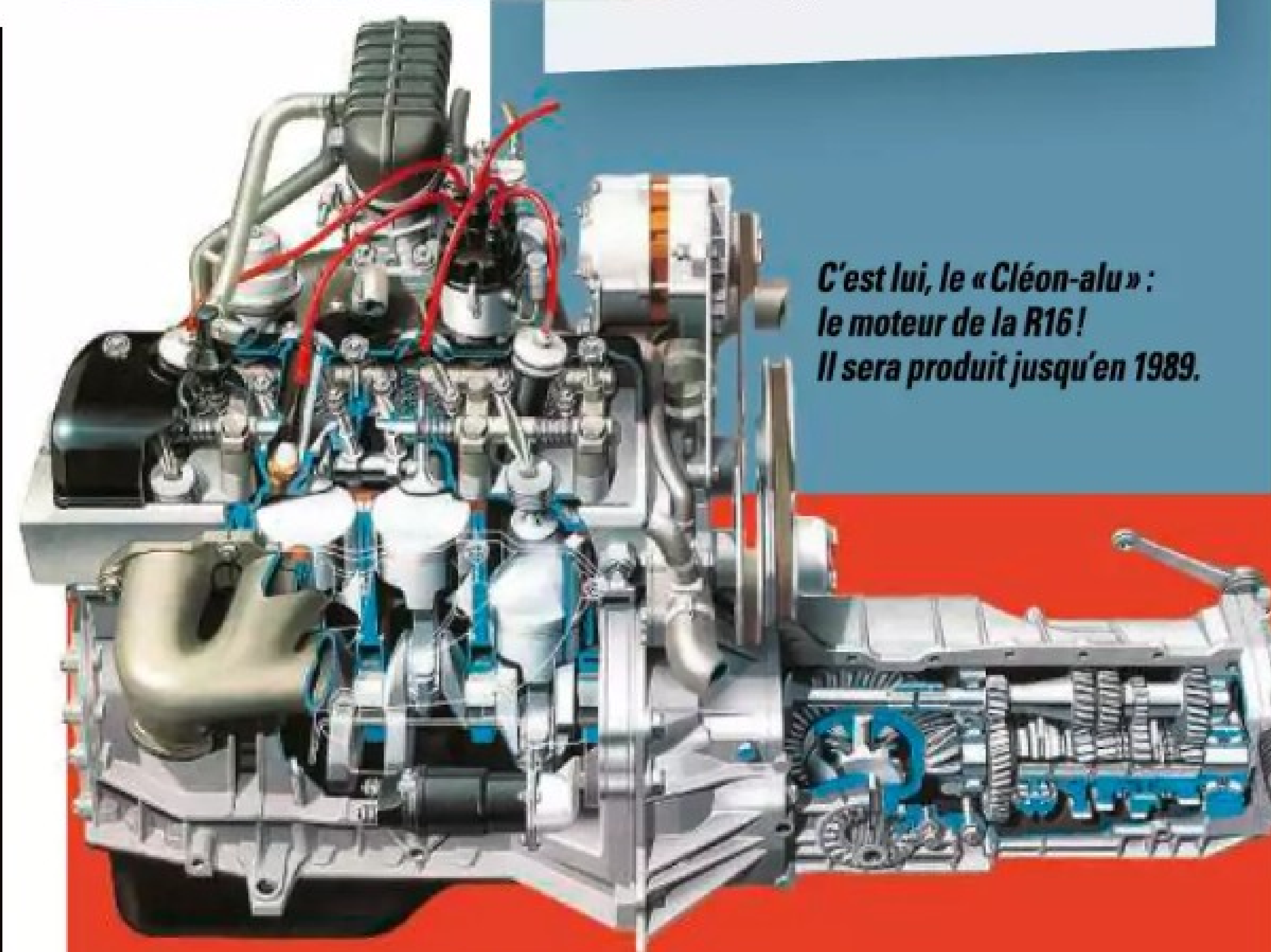
1970

Avril : ceintures de sécurité AV généralisées à toutes les versions.
Septembre : restylage. Feux AR en amande remplacés par des feux rectangulaires plus grands, réglage en hauteur des phares depuis le poste de conduite, nouveaux sièges. Freinage assisté généralisé. Les L et TL remplacent les Luxe, Grand Luxe et Super. La TA disparaît, elle est remplacée par une option « automatique » sur les L, TL et TS. Moteur 1565 cm³ sur toute la gamme. Sur les L et TL, 67 ch à 5000 tr/mn, 150 km/h (145 km/h en boîte auto). Moteur inchangé 85 ch sur les TS.



RENAULT COMMUNICATION / DR

La ligne de la R16 est tout sauf fade, sauf conventionnelle. Tenez, par exemple, ce creux en plein milieu du capot moteur, qui se prolonge par une découpe ornementale de la calandre chromée, c'est puissamment personnel ! Et réussi.



RENAULT

C'est lui, le « Cléon-alu » : le moteur de la R16 ! Il sera produit jusqu'en 1989.

ET… HOP ! UN NOUVEAU MOTEUR

Quand la marque décide de repartir de zéro après l'abandon du projet 114, les ingénieurs redémarrent toutes les études pour aboutir à la 16 qui ne reprend aucun élément déjà existant. Le moteur sera 100 % inédit. C'est le « Cléon-alu », par opposition au fameux « Cléon-fonte », inauguré par la R8 en 1962, et doté d'un bloc en… fonte. Ici, la construction fait entièrement appel à l'alliage léger. Mais ce moteur bien né conserve tout de même un arbre à cames latéral. La caractéristique la moins moderne de la 16 à sa sortie. Alors que la Renault est à sa sortie la première voiture européenne dotée d'un alternateur.

La planche de bord témoigne aussi d'une esthétique personnelle plutôt imaginative. Présentation claire, agréable. L'impression dégagée est celle d'une certaine élégance, avec un caractère léger, très fluide.

CLEMENT CHOULOT / EMAS



RENAULT

Pour la pub aussi, Renault fait table rase du passé : une campagne axée sur l'innovation et la modernité de l'auto, et sur les trésors d'inventivité et de travail qu'elle recèle.



RENAULT COMMUNICATION / DR

Première fois au monde que l'électronique s'immisce dans une voiture !

comme l'aboutissement d'une somme de travail et d'imagination incomparable. Les dessins qui avaient été très à la mode dans les publicités depuis des décennies disparaissent. Au profit de photos « véritables » qui sont là pour marquer les esprits.

Les petits défauts relevés par les premiers journalistes vont vite donner lieu à des améliorations : au bout d'un an, le tableau de bord devient un peu plus complet, la synchronisation des 1er et 2e rapports est – en partie – améliorée ; et le carburateur modifié autorise des redémarrages à chaud sans histoire.

Des aspirations vers le luxe

Pas question pour Renault de laisser la 16 à la traîne. Chaque année va apporter son lot d'améliorations. En 1968, Peugeot renouvelle sa familiale : la 504 remplace la 404. L'auto s'est étoffée, elle semble pousser la Renault vers un niveau de gamme inférieur. Pour la Régie, pas question de subir ça ! Aussi les services marketing imaginent des petits

AUTOMATISME RÉVOLUTIONNAIRE

Mars 1969 : grande première mondiale ! La R16 inaugure une technologie qui se généralisera 25 ans plus tard : la transmission automatique gérée par un l'électronique. Réellement révolutionnaire ! Plus incroyable encore : c'est la toute première fois que l'électronique arrive dans une voiture ! Sur l'injection, elle n'apparaît qu'en juillet 1969, sur la Volkswagen 411. Oui : la Renault 16 fait prendre un tournant étourdissant à l'automobile.

Pour cette version, Renault a voulu frapper un grand coup. Afin de compenser la perte de performances chronique avec les boîtes automatiques, les ingénieurs l'attellent à un moteur spécifique : le 1 565 cm^3 de la TS, mais avec un carburateur simple-corps. Moins puissant (67 ch au lieu de 85), il offre un couple plus généreux que sur le 1 470 cm^3, ce qui est bien utile avec une transmission qui ne compte que trois rapports. Cerise sur le gâteau : ce modèle baptisé TA est vendu au même prix que la TS.

UNE R16 SANS HAYON, POUR QUOI FAIRE ???

Eh oui, il y eut bien une Renault 16 « tricorps »… SANS le fameux hayon ! Sa carrosserie a été réalisée en 1966 par un styliste très proche de Renault: Philippe Charbonneaux. Cette version qui abandonnait la singularité majeure de la Renault est restée à l'état de prototype: la marque n'avait nullement l'intention de diversifier son offre, et encore moins de revenir à un profil classique. Cette version jugée a posteriori plutôt disgracieuse était forcément mort-née.



LEBUBU93 / WIKIMEDIA COMMONS

Un coffre classique pour la R 16 ? Un non-sens !

avantages, qui vont intelligemment démarquer la R16 de sa nouvelle rivale sochalienne: une version TS sort, avec une mécanique plus étoffée qui offre un peps bien agréable. De quoi donner une image tonique, presque sportive au modèle. D'ailleurs, « TS » signifie « Touring Sport ». La 504 ne peut en revendiquer autant… Sur cette même version qui lorgne aussi sur le standing, un toit ouvrant est proposé en option. Et là, stupeur: il est forcément électrique ! Grosse impression sur la clientèle. Peugeot, LA marque spécialiste du toit ouvrant par excellence (elle en dote presque toutes ses productions depuis la 203 de 1948) rit jaune: la marque au lion ne propose que des commandes manuelles.

Dans toute sa carrière, l'obsession de Renault va d'ailleurs être de mordiller les mollets de Peugeot et de ses familiales. La R16 est certes plus courte. Elle offre un moteur moins gros. Elle est moins puissante. Mais son image est plus jeune, et Renault va réussir à vendre des versions à peine moins chères que les grandes Peugeot pourtant plus étoffées. Intrépide et provocatrice, la TS de 1968 s'affiche même plus cher que la 504: 13 300 francs ! Quand une brave 504 GL, pourtant toute nouvelle, coûte 200 francs de moins,

La planche de bord reçoit une jolie finition en faux bois à partir de septembre 1966 (modèles 67). Oui: c'est du formica. Mais l'effet produit est chaleureux.


RENAULT COMMUNICATION / DR


CLÉMENT CHOULOT

Un intérieur convivial et chaleureux, avec une habitabilité très convenable. Les passagers d'une R16 ne pouvaient que s'estimer bien traités.

Outre-Atlantique, elle s'appelle « Sedan-Wagon ». Ce qui résume bien sa définition mi-berline, mi-break.



JEAN-RÉMY MACCHIA

UNE (MÉS)AVENTURE AMÉRICAINE

Gonflée d'ambition, la Régie n'hésite pas à proposer à partir de septembre 1967 sa berline sur le très difficile marché américain. Pourtant, Renault s'y est cassé les dents avec la Dauphine: un échec cuisant. Mais l'optimisme des dirigeants de la marque balaye toutes les craintes !

Pour aborder sa carrière outre-Atlantique, la 16 reçoit de jolis cadeaux: d'abord le moteur 1565 cm³ qui sera proposé 6 mois plus tard sur la TS en Europe (mais dans une version dégonflée de seulement 62 ch), une calandre à quatre phares ronds et un équipement au top. C'était bien vu. Pourtant, le succès restera maigre. La 16 s'éclipsera au début de l'année 1972. Après seulement un peu moins de 18000 exemplaires vendus… à perte.

LES GRANDES DATES

1971

Septembre: suppression des rappels de feux de position sur les ailes AV. Sur la L, montage en série d'un totalisateur journalier.

1972

Septembre: nouveau losange plus grand sur la calandre, points d'ancrages pour montage de ceintures de sécurité AR, interrupteur d'essuie-glaces éclairé la nuit, nouveaux tissus. Sur les L et TL, nouvelle planche de bord avec compteur rectangulaire, enjoliveur de volant en plastique noir et non plus en imitation bois. Sur la L, encadrement des glaces latérales peint et non plus chromé, adoption d'un allume-cigare, mais suppression des éclairages de coffre et de vide-poches. Puissances modifiées: sur les L et TL, 65 ch à 5100 tr/mn; sur la TS, 83 ch à 5750 tr/mn.

1973

Septembre: sortie de la TX. 1647 cm³, 93 ch à 6000 tr/mn, 170 km/h, boîte 5. Calandre à fines barrettes chromées avec 4 phares à iode carrés, pare-brise feuilleté, roues de style Gordini, passages de roue chromés, volet aérodynamique AR, verrouillage central des portes, pourtour de cadrans chromé, sellerie



RENAULT COMMUNICATION / DR

velours, ceintures AV à enrouleurs. Sur toute la gamme: suppression de la flamme et du monogramme chromé sur l'aile AR. Sur la TS: fin des phares à iode additionnels, ils sont désormais intégrés aux optiques principales.

1974

Avril: option boîte auto sur la TX, 90 ch à 6000 tr/mn, 165 km/h.
Septembre: nouvelle calandre en plastique noir (sauf sur TX). Montage des feux de détresse. Sur les L et TL, lunette dégivrante en série. Sur la L, rétro intérieur jour/nuit en série mais enjoliveurs de roues supprimés.



RENAULT COMMUNICATION / DR



RENAULT COMMUNICATION / DR

Sur la finition Super, les sièges avant séparés sont inclinables jusqu'à la position couchette, appelée position « rallye » dans le catalogue. Les quelques modèles qui offraient cette possibilité mettaient en avant cet atout présenté comme un énorme plus, à l'époque.

en appartenant, quasiment, à une catégorie supérieure, avec ses 26 cm de plus en longueur et son habitabilité bien supérieure… !

Une TS qui fait envie

Renault a l'art de faire mousser ses nouveautés. La publicité autour de la 16 TS met en avant la culasse hémisphérique. La technique n'est pas nouvelle, puisque ses premières applications remontent à… 1903, sur des autos de compétition ! Cette géométrie des chambres de combustion qui permet un meilleur mélange entre l'air et le carburant, s'est ensuite répandue sur des voitures de série. Certes pas sur la majorité d'entre elles. Mais, en 1968, difficile de parler de nouveauté, encore moins d'innovation, avec cette technique ! Même les Citroën 2CV, archi rustiques, en disposent depuis leur origine, en 1948 ! Chez Renault, les culasses hémisphériques ont été vues sur des préparations faites par Amédée Gordini, dès le début des années 60… Mais qu'importe ! Les publicitaires de la marque tiennent le bon filon : le mot « hémisphérique » est suffisamment technique pour évoquer une sophistication délicieusement moderne ; et suffisamment méconnu pour suggérer une innovation vraiment révolutionnaire. Il va être mis en exergue dans les publicités de la 16 TS. Pour le plus grand bien de cette version dont les ventes tout de suite explosent.

Les évolutions vont bon train et, à l'automne 1970, Renault

RENAULT 16 TX : FEU D'ARTIFICE MARKETING !

Avec la TX, Renault déploie une inventivité inattendue et toute particulière. L'idée : réussir à appâter la clientèle avec une version paraissant dynamique et jeune, alors que la 16 a déjà huit ans de carrière dans les pattes. Ce qui sous-entendrait plutôt un départ à la retraite…

Renault prend donc le contre-pied et va de l'avant, avec une panoplie étourdissante de petits détails qui vont faire tout le charme du modèle.



CLEMENT CHOULOT / EMAS

Doubles phares carrés

C'est clair : les doubles phares, c'est sport ! Jusque-là, c'était avec des optiques rondes. Ici, Renault innove avec des projecteurs carrés dont la juxtaposition fait très, très sérieux.



FLORIAN GROUT / EMAS

Calandre chromée

Depuis le début des années 70, les calandres abandonnent le chrome pour adopter un plastique, presque toujours noir. Mais le chrome, que les designers le veulent ou non, ça fait quand même plus classe ! Alors, ils dotent la calandre de leur 16 TX de lamelles chromées recouvrant les fines barrettes de plastique. Soigné et… sportivo-chic. Et ça fait son effet !



CLEMENT CHOULOT / EMAS

Passages de roue chromés

Avec ça, le client se vautre dans le luxe. Ce détail inspiré de ce que font alors les marques américaines et, dans leur sillage, quelques Chrysler, Ford et Opel européennes, est l'apanage de modèles qui soignent leur mise. La 16 TX fait donc partie du « clan des élégantes » !

Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90


H&H CLASSICS


RENAULT COMMUNICATION / DR

En mars 1968, grosse actualité pour la 16 : sortie de la TS. Moteur plus gros, carburateur double-corps : les performances font un bond ! De face, vous la reconnaissez à ses phares additionnels. À l'arrière, un généreux sigle 16 TS. À bord, des compteurs ronds avec compte-tours : MAGNIFIQUES !



DR RENAULT

LES GRANDES DATES

1975

Septembre : essuie-glaces noirs. Sur la L, taux de compression de 8 au lieu de 8,6 pour accepter l'essence ordinaire, 55 ch à 5000 tr/mn, 140 km/h. Fin de l'option boîte automatique sur L et TS. Fin des versions commerciales.


FLORIAN GROUT / EMAS

1976

Septembre : arrêt des versions L et TS. Sur la TL : starter automatique, nouveau tableau de bord à cadran rectangulaire plus haut, ceintures AV à enrouleur et, en option, l'ex-moteur de la L qui fonctionne à l'essence ordinaire. Sur la TL avec option boîte auto, 1647 cm^3, carburateur simple-corps, 68 ch à 5000 tr/mn, 145 km/h. Sur la TX : chromes de bordures d'ailes supprimés, pourtour des compteurs noir, cadrans à éclairage vert avec aiguilles orange, tapis moquette à l'AR.

1977

Septembre : sur la TL, feux de recul en série. Sur la TX, 90 ch à 6000 tr/mn aussi sur la version à boîte manuelle, sellerie en tissu et non plus en velours.

1978

Février : sur la TL, fin de l'option moteur « essence ordinaire ».
Septembre : feux AV bicolores, ceintures de sécurité à l'AR.

1979

Septembre : fin de l'option boîte auto sur la 16 TL.
Décembre : fin de l'option boîte auto sur la 16 TX.

1980

Mars : dernière R16 produite, une TX.


B. ASKET / VIRAGE AGENCY / EMAS

Jantes « de style »

Hormis sur quelques rarissimes voitures très sportives, les jantes en alliage léger restent encore exceptionnelles à l'époque. Mais la roue « de style » fait parfaitement l'affaire pour suggérer la sportivité d'un modèle. Surtout ici : jante type Gordini, joli dessin ouvragé et surface qui alterne le métal poli et le noir.


FLORIAN GROUT / EMAS

Aileron aérodynamique arrière

Si les mérites effectifs de ce petit déflecteur restent à prouver, l'effet causé sur la clientèle est énorme : décidément, cette TX doit filer vite, très vite…

QUELQUES PRODUCTIONS EXOTIQUES…

La Renault 16 est très « franco-française ». Mais il y a eu quelques productions marginales, souvent éphémères, dans des pays étonnamment lointains. En réalité, des assemblages locaux, à partir d'éléments fabriqués en France. Ça a été le cas en Afrique du Sud, Australie et Madagascar !



RENAULT


CLASSIC TRADER

À partir de juillet 1969 apparaît une option très chic, histoire de ne pas laisser le domaine du luxe à la Peugeot 504. La sellerie cuir est proposée. Uniquement sur la TS.



RENAULT COMMUNICATION / DR

En septembre 1974, dernier remodelage esthétique : la calandre abandonne le métal et adopte le plastique noir. Furieusement moderne, à l'époque.

offre un restylage à sa familiale. Curieusement, c'est principalement l'arrière qui est modifié, pas l'avant. Aujourd'hui, les puristes regrettent l'abandon des petits feux en amande, tellement charmants… En tout cas, à l'époque, la retouche porte ses fruits : les ventes sont immédiatement dopées. Et 1970 sera l'année record pour la production de la R16 : 196 253 exemplaires sortent des chaînes !

Une TX pour la jeunette !

Assez logiquement, après une jolie carrière de 8 ans, la R16 pourrait songer à s'effacer. Mais pour elle, pas question ! Ses ventes se portent bien. Et, grâce à d'habiles modifications et remaniements de gamme tous les ans, l'auto conserve une image jeune, tout à fait à la page.
C'est ainsi que naît la TX, en 1973. Là encore, Renault va jouer un coup très habile. La nouvelle version déboule très sûre d'elle, avec un aplomb qui ne laisse aucune place à l'hésitation ni à la timidité. Elle met en avant son moteur plus gros, sa puissance qui désormais s'approche de la barre symbolique des 100 ch. Elle s'enorgueillit d'une boîte à 5 rapports, encore très peu répandue sur les voitures françaises, hormis sur les Alpine et les Citroën DS. En plus, la Renault arbore une panoplie d'équipements et de détails de présentation totalement exceptionnelle (voir pages 28 et 29) ! La recette peut apparaître artificielle ; mais le résultat est bien réel : la TX conserve une image jeune et elle voit ses ventes décoller immédiatement ! Même la direction de la marque est surprise…
Pourtant, à conduire, le progrès n'est pas phénoménal. Son allant n'est pas radicalement supérieur à celui de la TS : 170 km/h au lieu de 165 ; et un 1 000 m départ arrêté qui descend de 34,6 à 34,2 secondes. Mais l'impression de performance et de sportivité est ressentie par les acheteurs,

ESSUIE-GLACE ARRIÈRE : MERCI RENAULT !

La R16 est la première voiture française – et quasiment la première au monde – à proposer un essuie-glace arrière. Il apparaît en octobre 1973 sur la TX. Il est repris quelques mois plus tard sur la 5 LS.



B. ASKET / VIRAGE AGENCY / EMAS

Oh que c'est osé, oh que c'est nouveau : un essuie-glace… à l'arrière !


Malgré l'arrivée de la R20 en 1975 et de la R18 en 1978, la 16 résiste et se maintient gaillardement au catalogue. Surtout pour le marché français.

RENAULT COMMUNICATION / DR

qui se disent enchantés. Même si Renault ne leur a pas fait de cadeau : la 16 TX s'affiche sans complexe à 20 600 francs. Elle est beaucoup plus chère qu'une Peugeot 504 GL dotée d'un 2 litres de même puissance (93 ch) et vendue 18 450 francs. Elle est quasiment au tarif d'une 504 TI à injection, forte de 104 ch, facturée 20 850 francs. Mais que Peugeot le veuille ou non, la Renault 16 a une image plus jeune que la 504 qui a pourtant trois ans de moins !

Prolongations… prolongées

La R16 fait partie de ces autos qui ne songent pas à la retraite. C'est ça, rester jeune ! Après 10 ans de carrière, ses ventes baissent mais sans décrochage flagrant. La Renault 20 sortie en 1975 ne lui fait pas vraiment de l'ombre, commercialement. Ce n'est qu'à partir de 1977 qu'elle passe sous la barre des 100 000 unités annuelles. Et là, sa gamme commence à se clairsemer. En avril 1978, elle doit surtout compter avec une concurrente fratricide de plus : la Renault 18. Des tractions avant à peine plus grandes que la R16 (4,38 m), dotées de moteurs 1 397 ou 1 647 cm³ donnant 64 ou 79 ch. Et dans la même gamme de prix que la R16 : 28 900 à 37 800 francs, quand une 16 s'affiche dans une fourchette de 28 400 à 36 900 francs. Sans être très futé, n'importe quel observateur aura remarqué que ces gammes doublonnent. Mais… la R16 possède un hayon ! C'est décidément LA caractéristique porte-bonheur du modèle. Et ce qui fait qu'elle va encore être maintenue trois années au catalogue. L'ancêtre ne va quitter la scène qu'au printemps 1980. Et en ayant conservé jusqu'au bout une image fraîche. Bien joué, messieurs les concepteurs !



RENAULT COMMUNICATION / DR

La Renault 20 est la descendante la plus directe de la R16.

SA POSTÉRITÉ : UNE RENAULT 20 SUR LA MÊME FORMULE

En 1975, 10 ans après la 16, Renault remet le couvert en proposant une 5-portes à hayon à un niveau de gamme encore plus élevé. Ce sera la R30, qui sort en V6. Une berline plus grande que la 16 : 4,52 m au lieu de 4,26 m. Quelques mois plus tard, apparaît la R20. Elle, c'est vraiment la fille de la R16 ! Même carrosserie que les R30 ; mais le moteur, moins ambitieux, est un 4-cylindres. Exactement celui des R16 TX : 1647 cm³, avec une puissance ramenée à 90 ch.

Alors que la 16 TX très bien équipée coûte 29 200 francs, une 20 L totalement dépouillée s'affiche exactement au même prix, une TL un peu mieux présentée à 30 66 francs, et une GTL avec direction assistée (ouf !), à 33600 francs. C'est beaucoup plus cher… Malgré sa jeune concurrente, la R16 va se maintenir au catalogue encore près de cinq ans !



RENAULT COMMUNICATION / DR

VOUS ALLEZ ÊTRE SERVI !

Pas de pénurie à redouter sur le marché de la R16 de collection ! Vous trouvez à peu près de tout, de toutes les années, à tous les prix. Depuis quelque temps, vous voyez des exemplaires restaurés : le plus souvent, ce sont d'allèchantes versions du début ; ou de magnifiques TX…

La R16 n'est pas une denrée rare. Mais les exemplaires en vrai bel état sont quand même minoritaires. Bien que l'auto ait bénéficié d'un traitement anticorrosion en usine dès le début de sa production, la rouille fait des dégâts. Ce ne sont d'ailleurs pas les premiers exemplaires qui sont les plus touchés, mais d'avantage ceux des années 1970 à 1974.

Mécaniquement, le modèle est à la fois simple et permet des réparations faciles, d'autant que toutes les pièces se trouvent. Ce qui n'est en revanche plus le cas pour les décorations extérieures et plusieurs éléments de l'habitacle : là, il faut de la débrouille…

Petites particularités…

Certes très intéressantes en raison de leur caractère novateur, les versions automatiques ne sont pas très recommandables : leur boîte manque de fiabilité. Bonne nouvelle : elles peuvent

Une R16 attaquée par la corrosion dans les annonces ? Oui, ça se trouve couramment. Il faut alors prévoir de gros frais…



JOOST J. BAKKER / WIKIMEDIA COMMONS

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement. Cet encart est élaboré par CITEO.

Petit à petit, tout le monde fait son tri.



ON NE LÂCHE RIEN !

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT

les points à surveiller

CORROSION / EXTÉRIEUR

Soyons cruels mais réalistes: la rouille fait des ravages sur la R16. Si les bas de caisse sont attaqués sur l'extérieur, il y a de fortes probabilités pour que les longerons soient déjà très atteints. Les modèles jusqu'en 1970 (avec feux en amande) sont un peu moins soumis à la corrosion. Sur les premières jusqu'aux modèles 67: une tôle soudée à l'AR des bas de caisse, devant les fixations des suspensions empêche l'eau et la boue de s'infiltrer. Ce qui protège les longerons. Inspectez aussi les ancrages du train AR, l'entourage du bac à batterie, le plancher du coffre. Attention à l'étanchéité du toit ouvrant.

MÉCANIQUE

Moteur solide. Juste, attention à la fuite d'huile sur le plan de culasse, au niveau de l'arbre à cames. Fuite de la pompe à eau (peut atteindre la butée d'embrayage). Boîte automatique peu fiable, tant sur la partie électronique que l'hydraulique. Symptômes: difficulté à passer la marche arrière, puis glissement au démarrage, jusqu'à ce que la voiture ne démarre plus du tout. Sur les boîtes manuelles, utilisez plutôt une huile GL4 que GL5 (qui attaque les bagues en bronze).

INTÉRIEUR

Sellerie globalement fragile, surtout à partir des modèles 71. Revêtements velours délicats. Éléments en plastique qui se déforment avec le temps. Sur les compteurs ronds: l'aiguille orange (à partir du millésime 77) se déforme. Panne du mécanisme de toit ouvrant: casse du pignon d'entraînement en plastique (il est refabriqué en alu). Sur les vitres électriques, casse du pignon d'entraînement: la vitre tombe alors dans la portière.



La TX vous fait saliver? Logique. Elle a été la version la moins produite de la série.

PHOTOS: CLEMENT CHOULOT / EMAS

LA PLUS DEMANDÉE EST LA PLUS... RARE

Les plus collectionnées aujourd'hui ne sont pas les versions qui ont été les plus produites: la TX de fin de carrière, la plus prisée, n'a été fabriquée qu'en 166809 exemplaires; et la TS à 441812 exemplaires. Ce sont les versions du début, progressivement appelées L et TL, qui ont représenté le gros des troupes: 1237838 unités.

aisément être reconverties en boîtes manuelles. Mieux: sur les TX, suite à une boulette à l'homologation, elles portent le même numéro de série (code 1156)!
Comme pour beaucoup de voitures de grande série des années 60-70, la cote a eu tendance à bien monter à partir de 2005-2010. Ces dernières années, les cours sont stables. Sauf pour les versions les plus recherchées, dont les prix augmentent: les modèles des débuts et la très alléchante TX. D'ailleurs, une très belle TX avec les options cuir et toit ouvrant électrique dépasse allègrement les 15000 €!

R16 JUSQU'EN SEPT. 70 (FEUX EN AMANDE)	7600 €
R16 TS JUSQU'EN SEPT. 70 (FEUX EN AMANDE)	8800 €
R16 TA	5000 €
R16 L	3800 €
R16 TL	4800 €
R16 TS APRÈS SEPT. 70 (FEUX RECTANGULAIRES)	6700 €
R16 TX	9800 €

Prix indiqués pour des autos en bon état.

NOS COUPS DE CŒUR



CLEMENT CHOULOT / EMAS

Renault 16 des débuts, modèle 65 à 70, 1470 cm³, 54 ch, 142 km/h
C'est l'option « nostalgie ». Les feux en amande présentent un charme inimitable. Bien sûr, l'auto assez âgée est dépassée en peps pour les accélérations, son manque de puissance se fait sentir dans les côtes ou sur autoroute. Préférez une version Grand Luxe ou Super, mieux équipée.



YANN LEFEBVRE / EMAS

Renault 16 TL, modèle 71 à 80, 1565 cm³, 67 ch, 150 km/h
Cœur de gamme, très répandu, facile à trouver. Forcément avec les feux rectangulaires. Aucune prétention de performances, elle se conduit avec progressivité et rondeur. Mais elle offre de meilleures reprises et une vitesse de croisière plus élevée que les versions initiales, avec leur 1470 cm³.



FLORIAN GROUT / EMAS

Renault 16 TX, modèle 74 à 80, 1647 cm³, 93 ch, 170 km/h
La TS a beaucoup grimpé dans les cotes ces dernières années. Alors, passez carrément au niveau ultime, avec une belle TX. C'est sûr, elle est aujourd'hui chère. Mais elle vaut le détour, avec ses signes extérieurs de richesse et de sportivité. Moteur agréable, boîte 5: que demander de plus?

Matra MUSÉE ESPACE AUTOMOBILES



L'ÉPOPÉE RENAULT



EXPO 2025 DU 05/04 AU 02/11

www.museematra.com

02.54.94.55.58 @museematra@romorantin.fr

Musée Matra officiel



ROMORANTIN-LANTHENAY (41)





1971
À PARTIR DE 1 200 €

Peugeot 204 – Simca 1100

***Le Lion et l'Hirondelle* aurait pu être le titre d'une fable de La Fontaine, tant ces berlines diffèrent sur bien des points. Style, philosophie, clientèle, ces deux excellentes compagnes que tout semble opposer pourraient bien être plus proches qu'elles ne le pensent…**

Par Pierre-Louis Champeaux et Jérôme Fombelle. Photos : Benjamin Asket - Virage Agency et Nicolas Soler



1980
À PARTIR DE 1300 €

Berlines affables

Un vent nouveau souffle sur la seconde moitié des années 60, notamment chez nos constructeurs tricolores. Chez Peugeot, on s'apprête à abandonner la culture mono-modèle, qui plus est avec une auto rompant avec les habitudes de la maison. Celle qui veut tout changer se nomme 204, et apparaît en 1965. Cette petite berline d'allure classique cache une transmission aux roues avant, une première chez Peugeot, et un 4-cylindres en alliage léger, une première mondiale en grande série, installé en position transversale avant. Une première… française. Pour une marque habituée aux traditionnelles propulsions et aux motorisations aussi robustes qu'éprouvées, ça fait beaucoup ! Le Lion a bien fait de se faire violence, puisque sa 204 décroche la tête du palmarès des ventes de 1969 à 1971. Elle conserve néanmoins quelques (bonnes) coutumes sochaliennes en étant déclinée en break, coupé et cabriolet. Elle sera même rallongée pour donner naissance à la 304 qui lui survivra de 1976 à 1980. Devinez qui a détrôné la 204 en tête des ventes en 1972 ? La Simca 1100, bien sûr ! Celle-ci entame sa carrière en 1967. Elle aussi première traction avant de son constructeur, elle innove par sa silhouette « deux volumes et demi » qui laisse deviner la présence d'un hayon encore rarissime. Proposée en berline 3 ou 5 portes, elle est également déclinée en break, d'abord à 3 portes, puis à 5. Gros succès de Simca, elle va assister à la disparition de la marque au profit de Talbot à la fin de la décennie. Pendant un an, elle portera d'ailleurs les deux noms.

Sale matou contre gros piaf

Ne perdant pas une occasion d'en découdre, nos deux journalistes ont un temps hésité avant de choisir leur monture. Pierre-Louis a laissé parler son côté félin et a finalement jeté son dévolu sur une superbe 204 du millésime 71. Jérôme, dont les envies d'envol sont bridées par les lois de la physique, s'est quant à lui dégoté une Simca 1100 de 1980 dans un état de conservation tout aussi remarquable. Ce duel de bêtes s'annonce serré !



LA TECHNIQUE



Moteur	4 cylindres en ligne, 8 S
Cylindrée	1 130 cm³
Puissance fiscale	6 CV
Puissance maxi	55 ch DIN à 5 900 tr/mn
Couple	80,4 Nm à 3 500 tr/mn
Alimentation	Carburateur
Transmission	Aux roues avant, boîte 4 vitesses
Freins AV / AR	Disques / Tambours
Pneus AV & AR	135 SR 14
Dimensions L × l × h	3,99 × 1,56 × 1,40 m
Poids	880 kg
Vitesse maxi	140 km/h
Accélération 1000 m D.A.	39,3 s
Conso. moyenne	7,4 l/100 km
Réservoir	42 l
Coffre	370 dm³



Bon point, l'instrumentation apparaît assez complète, avec de quoi surveiller le niveau d'essence, la charge de la batterie et la température du moteur.



L'implantation du levier de vitesses derrière le volant fait logiquement plus datée qu'au plancher. Son maniement facile en fait un atout qui change tout à la conduite.



PEUGEOT 204 GL

Classique indémodable

L'avantage d'une recette traditionnelle, c'est qu'elle ne se démode pas. Certains s'essoufflent à essayer de créer un effet de mode ou, à défaut, de la suivre, d'autres restent fidèles à eux-mêmes et se fichent bien du temps qui passe. C'est exactement ce qui distingue Peugeot de Simca. Quand l'Hirondelle ne sait où voler pour suivre la tendance, le Lion reste droit dans ses bottes. Et alors que la silhouette de la 1100, qualifiée de moderne à ses débuts, a rapidement été jugée désuète, celle de la 204 est et restera classique et de bon goût. Mieux, elle ne l'empêche aucunement d'afficher une technique d'avant-garde pour l'époque. Jugez plutôt : traction avant, moteur en aluminium en position transversale, roues indépendantes… On est bien loin du cliché (parfois justifié) de la Peugeot conservatrice, voire un brin archaïque !



Une ambiance très 60's

La peinture bleu clair, on croirait presque du blanc en plein soleil, m'avait mis la puce à l'oreille : cette 204 ne renie nullement ses origines datant des années 60. Mieux, elle les revendique ! Les chromes et la sellerie bleue le confirment, tout comme la présence d'un levier de vitesses au tableau de bord. Si cela pouvait faire désuet au milieu des années 70, cela apparaît aujourd'hui comme un atout pour qui souhaite rouler en ancienne. De gros cadrans ronds cerclés de chrome, une platine de commande de chauffage du même métal et des gimmicks typiques des anciennes Peugeot, le dépaysement est total. Le Neiman à gauche du volant et le commodo des clignotants à droite déroutent les premiers instants. Pas d'inquiétude : on s'y fait très vite. La présentation claire et la tablette centrale compartimentée permettent de rapidement trouver ses marques, même si un couvercle de boîte à gants n'aurait pas été superflu. Le moelleux des sièges avant et la possibilité de régler le dossier en inclinaison (un luxe dont est privé le modèle de base baptisé… Luxe) assurent un confort étonnant, et bienvenu. La montre de belle taille est elle aussi appréciée, tout comme l'élégance de l'ensemble. Voyons si la conduite apporte tout autant satisfaction… »

La planche de bord à trois cadrans est à la fois lisible et valorisante, surtout avec la grande montre qui équipe les Grand Luxe, aussi appelées GL.



» Une conduite typée 70's

Si le fait de tourner la clé de contact avec la main gauche n'est pas très naturel, le novice trouve vite ses marques au volant d'une 204. D'emblée, la sélection facile et naturelle des rapports met en confiance. Je n'ose évoquer le cas de ce pauvre Jérôme, qui doit déjà maudire les ingénieurs Porsche ayant pondu les tristes synchros de boîte qui équipent autant qu'ils plombent la Simca. Bien aidé par un poids raisonnable, le 1 130 cm³ en alu offre un allant plus que suffisant. Un bloc à la fois moderne et original, puisqu'il intègre la boîte de vitesses dans son carter. Cela ne change rien au quotidien, mais j'avais envie d'étaler ma science. Vous savez, comme la confiture…

En ville, le rayon de braquage très court et la souplesse du moteur permettent des demi-tours dans un mouchoir de poche sur un filet de gaz en seconde. Sur cet exercice, le manque d'agilité de la 1100, qui oblige Jérôme à repasser la marche arrière puis la première dans les mêmes conditions me ferait presque de la peine si j'avais un tant soit peu de sympathie pour ce triste individu. En accélérant l'allure, les rapports s'égrènent du bout des doigts sans bruits mécaniques réprobateurs. La qualité de la ventilation, une bonne habitude Peugeot, permet de rafraîchir l'habitacle sans devoir rouler toutes vitres ouvertes. Seul regret, j'aurais aimé disposer d'un toit ouvrant, une autre bonne habitude Peugeot.

Derrière, le voyage est tout aussi agréable. L'habitabilité et l'accessibilité au second rang surprennent (en bien !) pour une auto frisant les 4 m de long. Autre atout en vue d'une utilisation familiale, le coffre se révèle très vaste, même si un seuil de chargement un peu plus bas n'aurait pas été de trop. En l'état, la 204 apparaît donc comme un excellent moyen de rouler en ancienne en famille sans se ruiner. Fiable, facile à conduire, peu dispendieuse, elle allie avec talent le charme des sixties avec la modernité qui facilite la vie, notamment du conducteur. Tout le contraire de la Simca donc, qui peut sembler plus moderne de prime abord mais qui se révèle bien plus délicate à mener en raison de sa boîte mal lunée.

pour en savoir plus



LIVRES
- *Peugeot 204 et 304*, François Allain, Les éditions du Fil conducteur
- *Peugeot 204 et 304, une révolution à Sochaux*, François Metz, ETAI

REVUES TECHNIQUES
- *RTA* nos 236, 254, 271, 298 et 308
- *L'Expert automobile* nos 17, 52 et 84

SITES INTERNET GÉNÉRALISTES ET FORUMS



- 204.free.fr
- Amicale-204-304.com
- Club204304.forumpro.fr
- Doctech204.free.fr
- Laventurepeugeotcitroends.fr
- Peugeot204.free.fr

PIÈCES DÉTACHÉES
- Alepoc.shop
- Arsif-pieces-auto-collection.fr
- Auto4a.com
- Cipere.fr
- Melun-retro-passion.com
- Nrpiecesauto.com
- Serie04.com
- Tracauto-1950.com



Sur la route, la 204 fait mieux que se débrouiller avec une mécanique volontaire et un excellent confort. L'essieu arrière pourra toutefois se montrer sec sur chaussée dégradée.





Très compact, le 1130 cm³ a la particularité d'utiliser la même huile pour le moteur et la transmission, la boîte étant intégrée dans le carter. Notez la teinte marron du compartiment, typiquement Peugeot.


On aime

Sa ligne, sa boîte de vitesses, son confort


On aime moins

Le seuil de chargement du coffre, la disponibilité de certaines pièces



Le coffre apparaît vaste et profond, mais son seuil haut perché ne facilite guère son chargement. Autre regret, la banquette reste désespérément fixe.



Thierry, patron de TBRAuto

« J'ai un faible pour les populaires françaises, que nous achetons, réparons, restaurons et revendons. Notre spécialité? Les Citroën, Peugeot, Simca et Renault des années 50 à 80, parmi lesquelles la 204 GL essayée aujourd'hui. Sortie d'usine fin 1970, elle est restée dans un très bel état d'origine. Si vous voulez en savoir plus sur cette 204 ou jeter un œil à nos modèles en stock, tous dans le même état que celui-ci, venez faire un tour sur tbrauto.biz/fr ou appelez-nous au 01 30 88 53 19. »

SIMCA TALBOT 1100 LE

Crise identitaire

Les plus pointilleux d'entre vous pinailleront sur l'appellation Simca de notre match alors que, dans les faits, c'est une Talbot-Simca depuis septembre 1979. Et avant, c'était en réalité une Chrysler-Simca, même si seule l'inscription du deuxième apparaissait. Mais quelle que soit l'année de commercialisation, c'est une Simca, tout simplement, même si ce modèle du milieu de l'année 1980 affiche plusieurs logos. Et ce n'est pas n'importe quelle Simca. Mais celle du renouveau. À ses débuts en 1967, alors que la gamme est constituée des très conservatrices 1000, 1301 et 1501, la 1100 se veut très moderne. Moteur transversal, traction avant et hayon, la nouvelle venue embrasse d'un coup d'un seul ce que sera la future norme de ce qu'on appellera plus tard les compactes. Face au classicisme de la 204 aussi triste et démodée que Pierre-Louis lui-même (qui se ressemble s'assemble…), difficile de résister à l'envie de défendre la 1100 et de délaisser pour une fois la marque au lion. De toute façon, je ne suis pas un grand fan des 204 et 304 (ni de Pierre-Louis !). Ça tombe donc plutôt bien.


Jérôme

L'esthétique ET le pratique

Je découvre donc une jolie auto accessoirisée par Joël. Qui lui en voudrait ? Sûrement pas moi, car c'est tout à fait dans l'esprit de l'époque. Longues-portées dans la calandre et anti-brouillards sous le pare-chocs façon Ti, et jolies jantes Dunlop. Les autos ainsi modifiées étaient monnaie courante dans les années 70 et 80. C'était même plutôt tendance. Et moi, la mode ça me connaît. Hein ! J'aime déjà le look de la 1100 d'origine, avec ses phares ronds et son petit décroché de la poupe. Alors je succombe d'autant plus quand elle est apprêtée de la sorte. Je préfère même cette version 5 portes à la trois portes. Même si certains qualifient cette configuration d'utilitaire, elle est aussi fichtrement pratique, avec sa banquette rabattable, malheureusement d'un seul tenant. N'en déplaise à Pierre-Louis dont l'acuité visuelle »

On a connu plus original, mais la planche de bord est bien pensée et suffisamment ergonomique. Elle dispose d'une boîte à gants refermable sur le dessus, côté passager. C'était loin d'être courant à l'époque.




Joël, le propriétaire

« Pour le choix de mon auto ancienne, je marche au coup de cœur. Je n'ai pas de marque de prédilection. Quand j'ai vendu ma Renault 12, je me suis mis en quête d'une Peugeot 304 (la commande de boîte de vitesses au volant de la 204 me rebute vraiment !). Celle sur laquelle j'avais jeté mon dévolu m'étant passée sous le nez in extremis, je me suis rabattu sur cette Simca 1100. Mais il n'y a rien de péjoratif là-dedans. Je l'adore. C'est aussi pour cela que j'ai souhaité la personnaliser un peu, histoire de revivre la mode de la fin des années 70. Quant à la prochaine auto, eh bien, il se pourrait bien que ce soit une Talbot ! Encore… »





SIMCA 1100
1967-1981*

PRODUCTION :
2 188 737 exemplaires

*1985 pour les versions utilitaires

Pas besoin d'être très observateur pour s'apercevoir que ce modèle a été accessoirisé façon Ti. La calandre intégrant les longues-portées et les antibrouillards sous le pare-chocs ne trompent pas. De quoi donner à sa ligne un soupçon de sportivité en plus.



S'agissant d'une version bas de gamme, le compteur est du genre dépouillé. Pas de compte-tours ni d'odomètre journalier, mais une jauge à carburant et un thermomètre pour le liquide de refroidissement. C'est déjà ça.



La boîte de vitesses, ou plutôt la synchronisation des rapports et la commande, fait partie des gros points noirs chez Simca. Il faut avoir un peu d'habitude pour l'apprécier pleinement, ou alors tomber sur un des rares exemplaires exempts de ce défaut.



La tenue de route n'a rien à envier au légendaire savoir faire Peugeot. Elle est excellente et la suspension se révèle plutôt confortable. Les freins sont efficaces et doux à l'usage.



Les feux arrière s'agrandissent en 1974 sans toutefois dénaturer la ligne. Le hayon, lui sera modifié au cours de l'année 1980.

LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne, 8 S
Cylindrée	1 118 cm³
Puissance fiscale	6 CV
Puissance maxi	50 ch à 5 800 tr/mn
Couple	76,5 Nm à 3 000 tr/mn
Alimentation	Carburateur
Transmission	Aux roues AV, boîte 4 vitesses
Freins AV / AR	Disques / Tambours
Pneus AV & AR	145 SR 13
Dimensions L x l x h	3,94 × 1,59 × 1,46 m
Poids	910 kg
Vitesse maxi	135 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	40 s
Conso. moyenne	9,4 l/100 km
Réservoir	42 l
Coffre	370 dm³



La banquette rabattable, d'un seul tenant malheureusement, et le hayon offrent une grande modularité. Un vrai plus quand votre ancienne sert un peu plus que pour une simple balade.



Fiables et vivants, les moteurs Simca sont toujours de bons compagnons. À défaut d'une conception très avant-gardiste, l'arbre à cames latéral et la distribution par chaîne promettent un entretien peu onéreux.



» semble défaillante, et me soutient que la malle de sa 204 est plus volumineuse, le volume de coffre est le même sur les deux autos. Mais surtout, j'attends le moment où il va devoir démonter les sièges et découper la cloison en tôle pour charger un Solex ou une échelle. Quant aux places arrière, l'une comme l'autre offrent autant de confort et d'espace pour les passagers. La Simca semble même proposer une luminosité accrue. Et puis, ce tissu marron à damier est de toute beauté et dans un état parfait. Fini de m'extasier devant une auto qui déjà m'attire. Le moment tant redouté d'en prendre le volant est arrivé.

Ah… Les synchros Porsche…

Tant redouté ? Oui, parce que c'est une Simca justement ! Pourtant, rien à dire sur le moteur. Il est fiable et performant. Les accélérations sont franches et les reprises correctes. Même le bruit ambiant à vitesse soutenue est acceptable malgré l'absence d'un cinquième rapport. Rien à dire non plus sur la tenue de route. Elle n'a pas à souffrir de la comparaison avec le légendaire savoir-faire Peugeot. La tenue de cap est bonne, la conduite sûre et les freins assistés, à disques à l'avant, offrent des ralentissements prompts. Il n'y a vraiment que le rayon de braquage que l'on peut lui reprocher, un tout petit peu supérieur à celui de la 204. L'incompétence de Pierre-Louis au volant, y compris en stationnement, fera qu'au final, les deux autos feront jeu égal sur ce point. Ce que je redoute le plus, comme tous ceux qui ont roulé dans différentes Simca, c'est la boîte de vitesses. L'étagement est correct, mais la synchronisation et la tringlerie font partie des plus gros défauts de la marque. Et pourtant, le concepteur du système a de quoi donner le sourire, puisqu'il s'agit de Porsche. Mais même le constructeur de Stuttgart a fini par l'abandonner pour utiliser les classiques bagues de synchronisation BorgWarner plébiscitées par tous. Oui, il nous est arrivé de conduire des Simca exemptes de ce défaut. Mais ce furent surtout des exceptions qui confirment la règle. Cette 1100 n'est pas différente des autres. Même si je dois l'avouer, avec un peu d'habitude, on s'y fait. Ce n'est toutefois pas un seul petit défaut qui pourrait prendre le pas sur toutes les qualités de la 1100. Des qualités bien supérieures à celles d'une 204 dont le sex-appeal m'échappe complètement. En clair, si vous voulez conjuguer l'utile au beau, c'est la Simca qu'il faut choisir. Si vous ne voulez ni l'un ni l'autre, vous avez Pierre-Louis, ou alors sa Peugeot 204.



Pour en savoir plus

LIVRES
- *La Simca 1100 de mon père*, Marie-Claire Lauvray et Vincent Roussel, ETAI
- *Simca, un appétit d'oiseau*, Jacques Rousseau, Jacques Grancher
- *Simca 1100, une histoire des plus populaires*, François Metz, Heimdal Éd.

REVUE TECHNIQUE
- *RTA* n° 262, ETAI

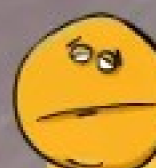


SITES INTERNET GÉNÉRALISTES ET FORUMS
- Clubsimca.fr
- Clubsimcafrance.fr
- Lessimcapotes.bigforum4you.com
- Simca1100.1fr1.net

PIÈCES DÉTACHÉES
- Alepoc.shop
- Arsif-pieces-auto-collection.fr
- Comptoir-de-la-1100.fr
- Garageclement.fr
- Melun-retro-passion.com
- Sicma-pieces-auto.com
- West-auto-collection.com



On aime
Sa modularité, sa tenue de route, son moteur discret et pêchu



On aime moins
La commande de boîte difficile à appréhender, l'équipement cheap



La position de conduite est bonne et les sièges assez confortables. La suspension seconde le tout parfaitement, de quoi faire des kilomètres sans trop de fatigue.



Merci au Club Simca France pour nous avoir trouvé cette belle 1100.



Choix cornélien

Au-delà de l'affection que l'on peut avoir pour chacune des marques, choisir entre ces deux autos ne tient qu'à des préférences esthétiques, tant leurs technologies sont proches. Au premier coup d'œil, on les croit totalement différentes. L'une, d'aspect moderne, est dotée d'un hayon; l'autre, plus classique, est équipée d'une malle. Mais une fois au volant, difficile de les trouver fondamentalement différentes. Nous avons essayé de les départager en les soumettant à plusieurs situations du quotidien. Mais il n'est pas facile de faire pencher la balance d'un côté ou de l'autre.



CONDUITE

EX AEQUO

Passé l'apprentissage d'une tringlerie floue pour la Simca et d'une commande derrière le volant pour la Peugeot, la conduite des deux autos ne pose aucun problème même pour le néophyte. Les mécaniques répondent bien, les freins sont efficaces et les tenues de route très correctes. Juste un léger avantage pour la 204 qui tourne un poil plus court que la 1100 : 10,5 m entre les murs pour le diamètre de braquage contre 10,8 m.

Je prépare le constat pour gagner du temps…
Pierre-Louis



Un vrai palace cette 204. Non ?
Pierre-Louis

En toute objectivité ? Non !
Jérôme

PLACES ARRIÈRE
AVANTAGE PEUGEOT 204

Comme pour le coffre, l'espace dédié aux passagers arrière est identique dans la Peugeot et dans la Simca. Seul détail, et de taille, l'accès à bord est plus difficile dans la 1100 en raison de portes plus petites. Il faudra être souple ou svelte pour s'installer sur la banquette, tout l'inverse de nos deux journalistes.

Allez, rentre mon gros !
Jérôme

ça passe pas, ça passe pas...
Pierre-Louis

Sois objectif pour une fois. C'est quand même mieux, le hayon ?
Jérôme

Objectivement ? Non.
Pierre-Louis

COFFRE
AVANTAGE SIMCA 1100

Les volumes des coffres sont identiques sur les deux autos, avec 370 dm³ disponibles pour le chargement. Mais le hayon et la modularité de la banquette arrière sur la Simca 1100 font basculer le match à son avantage. Un atout indéniable pour rendre l'auto un peu plus utilitaire.

Tu vois que c'est logeable, une malle classique !
Pierre-Louis

Tout dépend du point de vue !
Jérôme

le budget

LA COTE	PEUGEOT 204	SIMCA 1100
À restaurer	1200 €	1300 €
À réviser	3000 €	2200 €
Prête à rouler	5200 €	4100 €

L'ASSURANCE	PEUGEOT 204	SIMCA 1100
Normale au tiers	202 €	203 €
Normale tous risques*	351 €	414 €
Collection au tiers	43 €	46 €
Collection tous risques*	86 €	103 €

Profil : homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus. * Avec vol et incendie.

L'achat de ces deux autos est encore très raisonnable. Les tarifs grimpent progressivement, sans exploser. Et on trouve de plus en plus de modèles en bon état avec une restauration plus ou moins ancienne. De quoi se faire plaisir sans se mettre sur la paille, d'autant que le coût d'entretien est très abordable.

LE PRIX DES PIÈCES	PEUGEOT 204	SIMCA 1100
Filtres (air, carburant, huile) et bougies	37 €	34 €
Courroie(s) d'accessoire(s)	9 €	12 €
Disques + plaquettes AV	104 €	120 €
Garnitures + cyl. de roues AR	81 €	70 €
Amortisseurs AV/AR	373 €	400 €
Silencieux d'échappement	166 €	260 €
Courroie de distribution	Chaîne	Chaîne
Kit d'embrayage	210 €	120 €
Phare avant	145 €	115 €
Feux arrière	141 €	70 €
Pneumatiques (× 2)	270 €	150 €

Moyenne des prix relevés sur Oscaro.com, Serie04.com, Melun-retro-passion.com, Ebay.fr et Allopneus.com

LES NOTES

	PEUGEOT 204	SIMCA 1100
Au quotidien	14/20	15/20
Placement d'avenir	12/20	14/20
Disponibilité des pièces	13/20	13/20

Bilan

Objectivement ? Match nul

Il y a d'un côté les adorateurs du Lion et de l'autre les inconditionnels de l'Hirondelle. Chacun pourra trouver des défauts à l'une ou à l'autre de ces deux autos. Mais objectivement, elles font le même boulot, avec le même talent. Faciles à conduire comme à entretenir, elles sont parfaites pour les tâches quotidiennes, et peuvent se déguster aisément à plus de deux. Mais surtout, elles détonnent dans le paysage automobile actuel et procurent un réel dépaysement au conducteur comme aux passagers. Mieux encore, elles attirent le regard du badaud autant l'une que l'autre. Il n'y a vraiment que leur ligne qui les différencie nettement. Pour tout le reste, elles font jeu égal.



1973

Triumph Stag

UNE ANGLAISE DÉLICIEUSEMENT





Longue, harmonieuse et sportive : cette découvrable peu connue est une anglaise réellement magnifique et attirante, avec un niveau de mise au point qui surprend, surtout sur une auto qui fut un échec commercial…

Avec sa robe *Emerald Green* (« vert émeraude »), vous ne pouvez pas la rater ! Cette teinte vive est une des très originales du nuancier pour cette carrosserie italienne, par ailleurs délicieusement classique abritant un V8 anglais fort appétissant. Un cocktail juste merveilleux…

Texte : Jean-Rémy Macchia - Photos : Cathy Dubuisson

LATINE



Enfant, j'étais fascinée par sa beauté. Pourtant pas amoureux des carrosseries découvrables, je trouvais sa ligne merveilleusement fluide et équilibrée, avec suffisamment d'originalité pour échapper à toute banalité et tout autant de classicisme pour afficher une harmonie sans aucune faute de proportion. Le grand styliste italien Giovanni Michelotti avait à mon goût œuvré avec un rare bonheur. Et je pensais que les ingénieurs lui avaient emboîté le pas en concevant un magnifique 8-cylindres, un type de moteur pas si répandu de l'autre côté de la Manche, hormis chez Rover et… Rolls-Royce ! J'étais loin d'imaginer que cette mécanique somptueuse sur le papier allait juste flinguer la carrière du modèle.

Mais n'allons pas si vite : dégustons d'abord les charmes de la belle.

Et hop, ça démarre !

La mécanique démarre au quart de tour ! Premier contact avec la bête : un bruit moteur bien présent, et qui n'est pas tout à fait caractéristique d'un V8. Je mets n'importe quel spécialiste au défi de reconnaître que huit pistons s'agitent sous le capot. Second contact avec la bête : l'embrayage. La pédale est du genre dure. Mais ce léger inconvénient va s'effacer après quelques kilomètres d'accoutumance. Dans un premier temps, nous conservons le hard-top, livré en série sur ce noble découvrable. Une fois qu'il est enlevé au prix de déploiements musculaires intensifs (qu'il est lourd, le gredin !), et la capote toujours bien cachée



Au centre de la calandre, pas de logo de la marque, mais un cerf en majesté. Logique : le mot anglais Stag *signifie « cerf ». Animal majestueux et véloce…*


La décoration en vrai bois de la planche de bord et de la console centrale apporte une note authentique et très chaleureuse à la présentation intérieure. Excellente surprise: une qualité de finition vraiment bonne pour un modèle de cette époque!




Pour passer à l'arrière, les dossiers des sièges avant basculent sur un axe oblique: l'accès à la banquette s'en trouve grandement facilité.


Surprise: pour deux adultes, la banquette arrière offre suffisamment de place, et son rembourrage moelleux se montre très confortable.



dans son compartiment derrière la banquette, vous regardez avec étonnement la structure de ce cabriolet: il possède non seulement un arc transversal, mais de surcroît un renfort longitudinal entre le pare-brise et l'arceau. Une artillerie lourde pour pallier le défaut de rigidité du châssis que les ingénieurs avaient immédiatement relevé sur les premiers prototypes qui, eux, n'avaient carrément aucun arceau.

Puissance et docilité

Le moteur dispense sa puissance à tous les régimes avec une bonne volonté et même une générosité évidente: du couple dès les bas régimes, du répondant jusque dans les hautes zones du compte-tours. Une réussite! Au prix d'un niveau sonore qu'aucun insonorisant n'essaye de modérer. Tout au long »


Magnifiques proportions et galbes suaves: le coup de plume de Michelotti, souvent moins bien jugé que ceux de Pininfarina et Bertone, est pourtant d'une beauté parfaite!



La découpe en pointe du panneau arrière reprend exactement l'esthétique de la face avant, avec ses contours typiques de Michelotti. Très longs feux originaux à l'époque. Les pare-chocs particulièrement hauts participent à la légèreté de la silhouette.



Détail typique des Triumph dessinées par Michelotti: ces extrémités avant taillées en pointe et le large clignotant qui épouse ses contours. Les doubles phares contribuent évidemment à la note sportive du modèle.

Quel que soit l'angle sous lequel vous la contemplez, la ligne apparaît fluide et racée, avec un sens tout naturel de l'équilibre. Et dans ces 4,42 m en plein air, vous avez quatre vraies places !

qualités

Routière très agréable, performances alléchantes, présentation intérieure chaleureuse, bon espace intérieur même à l'arrière

défauts

Direction un peu indécise, maniement pénible du hard-top et de la capote

» des trajets, son grondement se fait puissamment entendre. Un bon gros grondement bien joufflu, avec un rythme cadencé qui inlassablement vous accompagne. La direction aimablement assistée évite tout effort en manœuvres et elle se montre agréablement fluide aux vitesses routières. La suspension souple et à quatre roues indépendantes (merci, les ingénieurs !) est là pour ménager un bon confort, mais les inégalités marquées de la chaussée sont encaissées avec moins de bonheur. Sur la voiture de Philippe, le synchro de troisième est en petite santé. Pour engager ce rapport, je dois sur-décomposer le mouvement. Mis à part ça, la boîte passe avec une facilité totale: comme dans du beurre! Et le guidage du levier est particulièrement net. Sur cet exemplaire, ni boîte auto ni overdrive, qui étaient des options couramment achetées à l'époque. La Stag propose même un repose-pied gauche, délicate attention très rare à l'époque: un support métallique tout ce qu'il y a de plus simple et installé à bonne hauteur lorsque vous n'actionnez pas l'embrayage.

Au-delà de 90 km/h, c'est clair: la direction avoue un certain manque de netteté, et le train avant cherche sa voie. Mais la voiture reste très agréable à mener. Et les freins répondent très, très bien. Je suis carrément étonné par le comportement sain et simple de ce long découvrable. Je ne lui relève aucun défaut de rigidité. Les ingénieurs anglais avaient décidément bien bossé!

LA TECHNIQUE

Moteur	V 8, 2 arbres à cames en tête, 16 S
Cylindrée	2 997 cm³
Puissance fiscale	17 CV
Puissance maxi	127 ch DIN à 5 500 tr/mn
Couple	201 Nm à 3 500 tr/mn
Alimentation	2 carburateurs Zenith-Stromberg
Transmission	Aux roues AR, boîte 4 vitesses
Freins AV / AR	Disques pleins / Tambours
Pneus AV & AR	185 HR 14
Dimensions L × l × h	4,42 × 1,61 × 1,26 m
Poids	1 275 kg sans hard-top
Vitesse maxi	175 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	10,4 s
Conso à 75 km/h	13,5 l/100 km
Réservoir	63 l
Coffre	275 dm³

Pour conserver une rigidité suffisante à l'ensemble de la voiture, les concepteurs ont monté non seulement un arceau transversal, mais en plus un renfort longitudinal sur le milieu de la voiture. Façon T bar Top…

Ambiance très chaleureuse

Le volant propose trois branches en aluminium élégantes et sportives, et une jante fine recouverte

pour en savoir plus

LIVRES
- *Voitures de légendes : Triumph Stag*, Andrew Morland, éditions Atlas
- *Triumph Stag, An Enthusiast's Guide*, Norm Mort und Tony Fox (en anglais)
- *Triumph Stag : The Essential Buyer's Guide*, Norm Mort et Tony Fox, Veloce Publishing (en anglais)
- *Triumph Stag, Super Profile*, James Taylor, G T Foulis & Co Ltd (en anglais)

REVUE TECHNIQUE
- *Haynes* n° 441 (en anglais)

SITES INTERNET CLUBS ET FORUMS
- Aldric.herbert.free.fr
- Stag.org.uk
- Triumph-club-de-france.fr

PIÈCES DÉTACHÉES
- Betaset.fr
- Jamespaddock.co.uk
- Rimmerbros.com
- Scparts.co.uk







Pas géant mais pas ridicule non plus pour un cabriolet, ce coffre large est facile à charger. Il est juste assez limité en hauteur.

Capot ouvert dans le bon sens, c'est-à-dire contre le vent, vous avez accès à la salle des machines. Le V8 y règne en majesté, surmonté de ses deux énormes – et voraces – carburateurs. Une réussite que ce bloc issu de l'assemblage de deux 4-cylindres maison.



Philippe, le propriétaire

« Chez cette voiture, c'est l'originalité de sa ligne qui m'a plu. J'aime même les arceaux visibles une fois que le hard-top est retiré. Et il y en a peu, des Stag! Souvent, dans les réunions d'anciennes, les gens me demandent ce que c'est… Je l'ai achetée à un Français qui l'avait importée de Pennsylvanie. J'ai sorti le moteur et la boîte, j'ai changé le vilebrequin car les coussinets étaient fortement usés. Sa conduite est souple, le moteur onctueux, il reprend à 1500 tours sans broncher. Aujourd'hui, elle tourne impeccablement. Et elle ne chauffe pas! »

d'un skaï qui imite très bien le cuir. Plus basique, son moyeu dont le garnissage en plastique ordinaire avec « Stag » écrit en lettres mal dégrossies n'apparaît pas particulièrement élégant. Beaucoup plus réjouissant pour le regard, la planche de bord! Sa façade est habillée de vrai bois, taillé dans la masse. Un régal pour les yeux. Le bois se retrouve sur la console centrale, hérissée de quatre boutons à tirettes dont, bien sûr, celui du starter manuel. L'ensemble des compteurs s'inscrit dans un élément en creux, comme sur toutes les Triumph de l'époque. Graphisme simple et élégant, le tout bien regroupé et très lisible, permettant au conducteur de vérifier en un seul coup d'œil le bon fonctionnement mécanique. À commencer par la température du moteur, le point douloureusement faible du modèle: en plus d'un radiateur fortement sous-dimensionné, le positionnement de la pompe à eau au centre du V et du vase d'expansion en contrebas risquait de faire déjauger le circuit et de provoquer un coup de chauffe brutal souvent fatal pour la mécanique. En raison de ce défaut énormissime et jamais corrigé durant la carrière du modèle, la Stag a vu sa réputation ruinée par les casses de moteur. Aux États-Unis, marché pour lequel elle avait été conçue en priorité, ses ventes s'écroulèrent et l'exportation fut carrément stoppée à la fin de l'année 1973. Quel gâchis! Pourtant, les concepteurs avaient mis le paquet sur ce haut de gamme digne de son rang. Avec un équipement de série exceptionnellement riche: direction assistée, vitres électriques, sièges réglables en hauteur par une petite manivelle sous l'assise, quatre ceintures à enrouleur, lunette dégivrante sur le hard-top. Le grand jeu.



le budget

LA COTE	TRIUMPH STAG	
À restaurer	À réviser	Prête à rouler
10 000 €	15 000 €	22 000 €

Les prix d'achat restent vraiment modérés pour un cabriolet à 8 cylindres! Mais il faut souvent compter avec des frais de remise en état pour les exemplaires qui n'ont pas été soigneusement rénovés.

L'ASSURANCE	NORMALE	COLLECTION
Au tiers	210 €	85 €
Tous risques*	90 €	345 €
Profil: *homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.*		

*Avec vol et incendie.

Pour les pièces de rechange, bonne nouvelle: à peu près tout se trouve. Les spécialistes anglais proposent des refabrications de qualité. Mais depuis le Brexit, les grosses pièces ne sont plus acheminées par la poste vers le continent!

LE PRIX DES PIÈCES	
Filtres (air, carburant et huile) et 8 bougies	70 €
Courroie d'accessoires	17 €
Freins AV (disques + plaquettes)	282 €
Freins AR (mâchoires + cylindres de roue)	79 €
Amortisseurs AV/AR	343 €
Silencieux d'échappement	410 €
Kit de distribution	chaîne
Kit d'embrayage	265 €
Phare avant	70 €
Feux arrière	405 €
Pneumatiques (× 2)	230 €

Moyenne des prix relevés sur Jamespaddock.co.uk, Rimmerbros.com, Oscaro.com et Allopneus.fr



ÉVIDEMMENT, OUI !!!

J'ai toujours adoré ces Triumph dessinées par Michelotti: j'étais fasciné, jeune, par la beauté fluide et féline de cette magnifique découvrable. Attirance intacte aujourd'hui. Et pas besoin d'aller chercher un exemplaire dans d'improbables teintes comme le furieux rose fuchsia pour me séduire: cette « vert émeraude » sobre et élégante me va très bien! Et si je gardais l'exemplaire de Philippe…?

Merci au Retro Mobile Club de Monthyon et au musée de la Miniature pour nous avoir permis l'essai de cette jolie Stag.

GRAND FORMAT

ESSAI

1973

Ford Taunus 2.3 GXL coupé

L'alléchante que l'on n'attendait pas

Quelle gueule ! Cette voiture ultra-banale, mal jugée en son temps, achetée par des automobilistes appréciant peu les joies de la conduite et des mécaniques pétillantes, réapparaît aujourd'hui avec une fraîcheur que personne ne lui soupçonnait !



FORD TAUNUS « TC1 »
1970-1975

Production :
1 112 312 exemplaires*

* Ce chiffre de production n'intègre pas les Ford Cortina anglaises, très proches cousines.

La voici, la voilà ! Dans sa très attrayante robe vert métallisé, elle brille de tous ses feux, cette Taunus endimanchée. En plus, elle a revêtu une combinaison à tendance sportive. Et sous son capot, un V6 gronde gentiment...

Textes : Jean-Rémy Macchia - Photos : Arnaud Saulnier



Non, vous ne rêvez pas, à bord, c'est du bois, et du vrai, sur cette GXL ! Aussi bien pour la façade de la planche de bord que pour le haut des contre-portes. Et c'est même du bois massif, qui fait presque un demi-centimètre d'épaisseur.



L'instrumentation, ici agrémentée d'un compte-tours, pourrait presque passer pour généreuse, même si vous êtes loin des combinés hyper complets des belles italiennes et anglaises de l'époque. Le graphisme des compteurs fait peine à voir.



Les commodos derrière le volant sont du genre gringalet. Ils ne font pas très bonne impression quand vous les sollicitez. Mais, après plus de 50 ans, ils fonctionnent encore. Alors…



À l'époque, la Ford Taunus, c'était une gamme incroyablement riche : une berline deux portes, une berline quatre portes, un break ! Et ce coupé qui était simplement une carrosserie fast-back sur base de la deux-portes. Comme pour le reste de la gamme, toutes les motorisations et toutes les finitions étaient disponibles. En partant de la très basique version L mue par un 4-cylindres fort timide en 1,3 ou 1,6 l, vous gravissiez les échelons pour accéder aux V6, disponibles en 2 l et 2,3 l. Et vous pouviez vous hisser jusqu'aux finitions GL, S et GXL. Ici, vous avez l'archi summum de la gamme : la V6 2,3 l en livrée GXL : l'ultime sommet de la pyramide Taunus. Attention : nirvana en perspective !

Docile de prime abord

Si vous avez été alléché à la lecture de la fiche technique par la présence d'un V6 sous le capot, il va falloir modérer vos ardeurs. La puissance offerte ne dépasse pas 108 chevaux, et l'auto n'offre en rien un tempérament mécanique échevelé. Mais vous risquez bien d'être séduit par la bonhomie de ce V6 : il ronronne agréablement, et offre une vraie disponibilité dans les bas régimes. Nous sommes en ville, la voiture se conduit très facilement. Malgré l'assistance, la direction apparaît très démultipliée : 3,6 tours de butée à butée, »



La prise en mains est facile. L'encombrement de cette carrosserie, qui reste compacte, s'apprécie sans difficulté ; la direction assistée se montre prévenante.



Vous ne trouvez pas la montre au tableau de bord ? Elle s'est nichée devant le levier de vitesses, au niveau de vos pieds !



Du bois aussi sur le haut des contre-portes. Seule fausse note : les trois vis Parker qui fixent ce bel élément sur le corps de la portière. Moins chic…

» disons tout net que c'est carrément beaucoup et qu'il faudra mouliner dans les manœuvres. Ceci étant, le rayon de braquage apparaît hyper court et, surtout, cette direction vous fait plaisir dès les premiers tours de roues : elle vous offre un ressenti tout à fait agréable quand vous menez la voiture paisiblement. Mieux : elle imprime une trajectoire très correcte dans les virages.

Les premiers kilomètres sur route vont se révéler bien séduisants : vous êtes bercé par une suspension à forte tendance spongieuse, le moteur obéit avec une aimable docilité, le paysage défile gentiment sur les côtés. Tout cela est… charmant.

Mou, mou, mou…

Les choses vont changer si vous augmentez le rythme. Dans les hauts régimes, le V6 semble moins à son aise et ses sonorités deviennent plus disgracieuses. Servi ici par une boîte automatique optionnelle – à seulement trois rapports comme il se doit à l'époque –, il est moins bien valorisé que par la transmission »

LA TECHNIQUE

Moteur	V6, 12 S
Cylindrée	2 294 cm³
Puissance fiscale	13 CV
Puissance maxi	108 ch DIN à 5 000 tr/mn
Couple	176 Nm à 3 000 tr/mn
Alimentation	Carburateur double-corps
Transmission	Aux roues AR, boîte auto 3 rapports
Freins AV / AR	Disques / Tambours
Pneus	165 SR 13
Dimensions L x l x h	4,27 × 1,70 × 1,37 m
Poids	1 085 kg
Vitesse maxi	169 km/h
Accélération 1000 m D.A.	34,3 s
Conso. moyenne	13,6 l/100 km
Réservoir	54 l
Coffre	481 dm³



Belle contenance, ce coffre ! 481 dm³, c'est franchement généreux. Et pratique si vous voyagez à plusieurs. Évidemment, pour accéder à cet espace de chargement, il n'y a pas de hayon ; et la banquette n'est pas rabattable.



GXL, c'était le sigle haut de gamme de Ford, juste avant que la marque n'achète le carrossier italien Ghia et gratifie de ce nom toutes les versions huppées de sa gamme.



Y a pas à dire : cette carrosserie fast-back respire la sportivité. C'était bien vu de la part de Ford, sur la base d'une berline jugée ultra-banale et d'une personnalité désolante.



Les plis et replis des barrettes de la calandre offrent un dessin assez tourmenté, qui est clairement d'inspiration américaine : ce motif cherche à imiter les faces avant lourdement surchargées de chrome brillant vues outre-Atlantique.

À l'époque, les jantes en alu n'existaient quasiment pas. En tout cas pas sur des modèles de grande diffusion comme cette Taunus. À la place, des roues en acier qui, par leur dessin et leurs touches de peinture noire, évoquent le monde du sport.

qualités

Rare et attrayante, confort surprenant, ronronnement agréable du V6, présentation intérieure chic

défauts

Tenue de route peu incisive, moteur méchamment glouton, boîte auto peu enthousiasmante



pour en savoir plus

LIVRE

- *Ford Taunus Story*, Alexander F. Storz, Motorbuch Verlag (en allemand)

REVUE TECHNIQUE

- *RTA* nos 310 et 333, ETAI

SITES INTERNET CLUBS ET FORUMS

- Clubtaunustc.fr
- Taunus.xl.free.fr

PIÈCES DÉTACHÉES

- Burtonpower.com
- Charron-auto-retro.fr
- Ford-oldtimer.eu
- Motomobil.com
- Oldtimer-shop.eu
- Taunusparts.nl
- Vintage-garage.fr

››› manuelle à quatre vitesses : beaucoup trop d'écart, même un véritable trou entre les rapports ! Si les passages de vitesses s'effectuent avec une bonne progressivité aux allures moyennes, le kick-down et le rétrogradage souhaité interviennent avec retard, et l'enclenchement du nouveau rapport se fait alors avec heurt.

Plus ennuyeux : au-dessus de 90 km/h, le train avant devient un peu flottant. Dites… il ne s'agirait pas d'avoir à opérer avec la précision d'un scalpel une manœuvre d'évitement. La suspension, elle, est un curieux cocktail : beaucoup de moelleux, garant de réactions douces aux vitesses basse et moyenne, mais moins de confort à un rythme plus rapide. Le pont arrière, définitivement rigide, fait ressentir ses sautes d'humeur sur les inégalités marquées de la chaussée. La sellerie aussi apparaît singulière : moelleuse jusqu'à la caricature, elle se conjugue à la suspension pour vous donner la sensation que vous vous êtes embarqué davantage dans un bateau que dans une voiture. À l'arrière, la banquette témoigne d'une élasticité qui pourrait faire la joie de très jeunes bambins s'amusant à sauter, comme sur un matelas Dunlopillo. Très agréable jusqu'à 70-80 km/h, l'ambiance sonore se dégrade ensuite : le bruit gentiment grondant du moteur se trouve couvert par les bruits d'air et la résonance générale de la caisse.



Le 6-cylindres de cylindrée limitée et plutôt compact se glisse sans peine sous le capot avant. C'est le V6 « Cologne », apparu en 1965 sur la Taunus P5. Il sera monté sur les Capri, Granada et Scorpio, et sera produit jusqu'en 2011 !

Un luxe surprenant

L'accueil à bord est plutôt chaleureux, surtout dans cette chic livrée GXL : un tissu velouteux habille les sièges, du vrai bois est monté à l'assaut de la planche de bord et des contre-portes, une moquette généreusement bouclée se glisse sous vos pieds. Les occupants de



Guillaume, *vendeur, ami du propriétaire*

« C'est une voiture étonnante : utilisable au quotidien et qui reste très confortable grâce à la direction assistée, à la souplesse du V6 et à la boîte automatique qui passe ses rapports avec douceur. Elle apparaît aussi très confortable et offre un intérieur assez vaste, bien qu'il s'agisse d'un coupé. Malgré ses petits clins d'œil à la sportivité, comme les jantes décorées ou le panneau arrière noir, elle reste avant tout une routière paisible qui ne va pas affoler les chronos mais qui est très agréable à conduire au quotidien. »



À l'arrière, Ford n'était pas avare de mentions valorisantes : sur la gauche du hayon, la mention automatique, sur la droite, le terrifiant sigle GXL, inscrit en lettres métalliques rouges bordées de chrome. Si c'est pas dément, ça !





Partout, vous voyez une avalanche de chromes sur la carrosserie. Mais, histoire de faire sport, le panneau arrière combine le noir mat au brillant métallique. Là, plus aucun doute : vous êtes en présence d'une caisse sportivo-luxueuse de folie.



Que ce soit en berline, en break ou en coupé, la Taunus annonçait 5 places à bord. De fait, malgré le profil fast-back, la garde au toit reste très suffisante à l'arrière. Et la place pour les jambes n'est pas réduite par rapport aux 4-portes.

la banquette ont droit à un aimable accoudoir central et même à deux cendriers latéraux.
L'équipement aussi apparaît archi complet pour l'époque, c'est-à-dire qu'il ne comporte… presque rien. Ne comptez ni sur des vitres électriques, ni sur le moindre verrouillage centralisé, ni sur des appuis-tête aux places avant, ni même sur un système de chauffage et de ventilation qui permette d'obtenir harmonieusement la température souhaitée dans l'habitacle : les deux seuls aérateurs frontaux ont du mal à diffuser suffisamment d'air. En revanche, délicieuse surprise : le volant est garni de cuir, un raffinement absolument rarissime à l'époque dont seules certaines marques, telles Rolls-Royce et Bentley, pouvaient se targuer !
Pour le conducteur, le tableau de bord a été enrichi d'un compte-tours, mais le graphisme des cadrans, d'une banalité absolue, va vous faire de la peine. Délocalisée par l'arrivée impromptue de ce mirifique compte-tours, la montre est allée se nicher devant le levier de vitesses, au niveau des pieds : pour regarder l'heure, il faudra baisser les yeux. Honteusement. Mais cette Taunus au look incroyable provoque un réel plaisir au volant quand il s'agit d'arpenter la campagne au rythme de la balade.



Le toit garni de vinyle, signe extérieur de très grande classe à l'époque, était l'apanage de cette très supérieure version GXL. Et c'était une dotation de série, s'il vous plaît !



le budget

LA COTE	FORD TAUNUS 2.3 GXL COUPÉ V6	
À restaurer	À réviser	Prête à rouler
800 €	7 000 €	11 000 €

À l'achat, cette auto qui pâtit d'une image anonyme stagne à des cours très modestes. La seule qui sorte du lot pourrait bien être cette version coupé, avec le V6 le plus généreux. Mais l'offre est rarissime, quasi inexistante en France…

L'ASSURANCE	NORMALE	COLLECTION
Au tiers	208 €	80 €
Tous risques*	389 €	240 €
Profil : *homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.*		

* Avec vol et incendie.

Pour ce qui est de la mécanique, tout se trouve, ou presque. L'échappement par exemple, doit être refait sur mesure. Pour la carrosserie des coupés et l'accastillage extérieur, c'est devenu très compliqué.

LE PRIX DES PIÈCES	
Filtres (air, carburant et huile) et 4 bougies	52 €
Courroie d'accessoires	8 €
Disques + plaquettes AV	73 €
Garnitures + cylindres de roue AR	123 €
Amortisseurs AV/AR	196 €
Silencieux d'échappement	NC
Kit de distribution	Pignons
Kit d'embrayage	164 €
Phare avant	170 €
Feux arrière	70 €
Pneumatiques (× 2)	132 €

Moyenne des prix relevés sur : Oscaro.com, Charron-auto-retro.fr et Allopneus.fr

je craque ? EN BOÎTE MANUELLE : OUI !

À l'époque, la Taunus était un modèle de très grande production, à l'opposé de toute modernité et détestée à cause de sa banalité technique. Mais aujourd'hui, un bel exemplaire comme celui-ci, en coupé, avec une couleur aussi pimpante, offre un cocktail incroyable, surtout quand il est motorisé avec un bon V6 bien ronronnant. Une transmission manuelle, et je prends tout de suite !



LES AVENTURES EXTRAORDINAIRES ET AUTHENTIQUES DE JÉRÔME

Une semaine en Jaguar Type S (1967)



Beaucoup de collectionneurs me traitent de fou quand je dis vouloir passer une semaine au volant d'une Jaguar, tant la réputation de crache-boulons de la marque lui colle à la peau: «Une semaine? Impossible. Deux jours, pourquoi pas!» Moi, je réponds qu'il ne faut jamais sous-estimer une vieille anglaise. On prend les paris?

Par Jérôme Fombelle
Photos: Benjamin Asket - Virage Agency

Il est vrai que sur le papier, arpenter départementales et nationales pendant 6 jours au volant d'une Jaguar des années 60 tient d'une gageure. Et pourtant, ces années-là ne sont pas les pires. Loin de là. N'oubliez pas, Jaguar a fait ses armes aux 24 Heures du Mans en étant victorieux 3 fois de suite avec la Type D de 1955 à 1957. Quant aux Type E et Mk2, remplacée par la Type S justement, elles se sont illustrées à maintes reprises dans diverses compétitions. Preuve que la fiabilité est au rendez-vous. D'ailleurs, c'est toujours le même moteur XK qui officie dans cette Type S, mais cette fois en 3,4 ou 3,8 litres, et une suspension indépendante succède au pont rigide de la Mk2. L'arrière est également allongé pour accorder plus de place aux bagages et l'avant est légèrement redessiné avec, notamment, des pare-chocs amincis. Née en 1963, la Type S sera poussée vers la sortie par la XJ en 1968. Et c'est seulement à cet instant que les ennuis vont commencer. La preuve, attention *spoiler*, cette semaine va se passer comme sur des roulettes… Ou presque!

JAGUAR TYPE S (1963-1968)	
Cote en l'état	Environ 25 000 €
Moteur	6 cylindres en ligne, 12 S
Cylindrée	3781 cm³
Puissance fiscale	22 CV
Puissance maxi	220 ch SAE à 5 500 tr/mn
Couple	33,1 mkg à 3 000 tr/mn
Alimentation	Deux carburateurs SU
Transmission	Aux roues AR, boite auto 3 rapports
Freins AV / AR	Disques / Disques
Pneus AV & AR	185 HR15
Dimensions L × l × h	4,77 × 1,70 × 1,38 m
Poids	1 637 kg
Vitesse maxi	187 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	11,5 s
Conso. moyenne	18,8 l/100 km
Réservoir	64 l
Volume de coffre	538 dm³

LUNDI RENDEZ-VOUS À L'ESSENCE DE L'AUTOMOBILE À LA PREMIÈRE HEURE POUR PRENDRE POSSESSION DE LA JOLIE JAGUAR. DES CLIENTS, DES VRAIS, ATTENDANT BERTRAND DE PIED FERME POUR UNE NOUVELLE ACQUISITION, LA TRANSMISSION DES CLÉS SE FAIT SANS LA MOINDRE EXPLICATION DE MISE EN ROUTE.

MERCI POUR L'AUTO, BERTRAND. À SAMEDI.

C'EST OÙ LE DÉMARREUR ? IL NE VEUT PAS S'EN ALLER ? QUE JE NE PASSE PAS POUR UN IDIOT À TRIFOUILLER TOUS LES BOUTONS !

QU'IL SE DÉPÊCHE DE PARTIR, J'AI DU BOULOT. JE NE SUIS PAS JOURNALISTE, MOI !

PRENDS-EN SOIN.

JOLI CE TABLEAU DE BORD. PLUS LUXUEUX QUE CELUI DE LA MK2 QU'ELLE REMPLACE. MAIS QU'EST-CE QU'IL Y A COMME BOUTONS...

LA CLÉ DE CONTACT EST AU CENTRE. FACILE. DU COUP, JE SUPPOSE QU'IL N'Y A PAS DE BLOCAGE DE LA DIRECTION.

POUR LE DÉMARREUR, C'EST LE PETIT BOUTON À GAUCHE. MAIS NE ME DEMANDEZ PAS OÙ EST LE STARTER, JE N'EN SAIS RIEN. HEUREUSEMENT, LA JAGUAR ÉTAIT GARÉE AU CHAUD. ELLE DÉMARRE SANS PROBLÈME.

POUR LE FREIN À MAIN, C'EST PLUS DIFFICILE. IL EST BIEN CACHÉ ENTRE LE SIÈGE ET LA PORTE.

IL Y A MÊME UN RÉGLAGE DE LA PROFONDEUR DU VOLANT ! GÉNIAL.

JAGUAR A TOUT PRÉVU POUR LE CONFORT DES PASSAGERS. DES RANGEMENTS SONT AMÉNAGÉS DANS LES PORTES. MAIS CES AUMÔNIÈRES PINCENT FORT LES DOIGTS !

AU MOINS, ÇA ME PASSERA L'ENVIE DE PRENDRE MON TÉLÉPHONE EN ROULANT !

LE COMMODO DE DROITE COMMANDE LA BOÎTE AUTOMATIQUE. SEULE BIZARRERIE, LA MARCHE ARRIÈRE EST À L'AUTRE BOUT DE LA GRILLE. SUR UNE AUTO MODERNE, C'EST LA PLACE DE LA POSITION DRIVE.

LES PREMIERS TOURS DE ROUES NE SONT QU'UNE FORMALITÉ. MERCI LA BOÎTE AUTO ET LES FREINS À DISQUES. IL Y A MÊME LA DIRECTION ASSISTÉE ET LES SIÈGES SONT CONFORTABLES.


MARDI DÉJÀ TRÈS CONVAINCU AU VOLANT, J'AI HÂTE DE DÉCOUVRIR L'ESPACE ARRIÈRE. JE FILE CHEZ MON COLLÈGUE PIERRE-LOUIS QUI A ACCEPTÉ, EN ÉCHANGE D'UN BON REPAS, FAUT QUAND MÊME PAS DÉCONNER, DE ME SERVIR DE CHAUFFEUR POUR LA JOURNÉE.
DD-894-KY

DITES, MON BRAVE, VOUS M'AVEZ APPORTÉ LES JOURNAUX DU MATIN ?
GRIMPE ET ARRÊTE DE JOUER TA ROCK STAR.
DE PRIME ABORD, L'OUVERTURE DE PORTE N'EST PAS IMMENSE ET L'ESPACE AUX JAMBES PAS VRAIMENT GÉANT. JE M'ATTENDAIS À MIEUX.


UNE PETITE ÉCHANCRURE EN BAS DU DOSSIER PERMET D'Y GLISSER LES PIEDS. ET CE N'EST PAS DE TROP.


LA BANQUETTE EST ASSEZ MOELLEUSE ET LA LARGEUR AUX COUDES TRÈS CORRECTE, À DÉFAUT D'UN BEL ESPACE AUX JAMBES. MON INCONFORT EST ICI PLUTÔT DÛ AU CHAUFFEUR, DAVANTAGE RÉPUTÉ POUR SON COUP DE FOURCHETTE QUE POUR SON COUP DE VOLANT.
BACON ET ŒUF AU PETIT MATIN, C'EST UN PEU TROP POUR MOI...
JE VAIS LUI FAIRE REGRETTER D'ÊTRE SON CHAUFFEUR AVEC QUELQUES COUPS DE FREIN BIEN SENTIS.


UN PEU D'AIR ME FERA LE PLUS GRAND BIEN.


CE QUI DEVAIT ARRIVER ARRIVE, UNE POSE TECHNIQUE S'IMPOSE.
ALORS ? C'EST BIEN DERRIÈRE ? TIENS, IL Y AVAIT DES ŒUFS AU PETIT-DÉJ...
LAISSE-MOI TRANQUILLE !


CES QUELQUES MINUTES DE RÉFLEXION M'ONT DONNÉ UNE IDÉE DE GÉNIE. ET SI JE REPASSAIS DERRIÈRE LE VOLANT ? PREMIÈRE ÉTAPE, ÉLOIGNER PIERRE-LOUIS.
DITES, MON CHER, POURRIEZ-VOUS ALLER ME CUEILLIR QUELQUES FLEURS, HISTOIRE DE PARFUMER UN PEU CETTE AUTO.
MAIS CERTAINEMENT, L'ODEUR M'INCOMMODE ÉGALEMENT.
ET PRENDS TON TEMPS, SURTOUT...
J'AI VU DE TRÈS JOLIS CHARDONS...
DD-894-KY


BOÎTE AUTOMATIQUE ET GROS 6-CYLINDRES, C'EST LA COMBINAISON IDÉALE POUR UN DÉMARRAGE EN TROMBE ET LAISSER PIERRE-LOUIS SUR LE CARREAU.
FINALEMENT, J'AI CHANGÉ D'AVIS. JE VAIS ALLER EN ACHETER. CIAO...
BON DÉBARRAS. MIEUX VAUT RENTRER À PIED QU'ÊTRE MAL ACCOMPAGNÉ.
DD-894-KY


Y A PAS À DIRE, ON EST QUAND MÊME MIEUX À LA PLACE DU CONDUCTEUR. D'AUTANT QUE CETTE TYPE S EST TRÈS AGRÉABLE À CONDUIRE. AUSSI PLAISANTE QUE DE LAISSER PIERRE-LOUIS SUR LE BORD DE LA ROUTE.

MERCREDI CETTE FOIS, ALLONS FAIRE UNE BALADE EN CAMPAGNE. LE COUPLE DU 6-CYLINDRES ET LE RONRON DE LA BOÎTE AUTO SONT IDÉAUX POUR ÇA. EN PLUS, LA DIRECTION EST SUFFISAMMENT PRÉCISE ET LE CHÂSSIS ASSEZ EFFICACE POUR OFFRIR UNE TENUE DE CAP QUASI PARFAITE.





MÊME LES FREINS, AVEC DES DISQUES AUX QUATRE ROUES, UNE HABITUDE MAISON, SONT EFFICACES. ET IL N'Y A PAS BESOIN DE MONTER LES DEUX PIEDS SUR LA PÉDALE. MAIS J'ENTENDS UN BRUIT À L'ARRIÈRE. PIERRE-LOUIS, DIT "LA POISSE", ÉTANT PASSÉ DERRIÈRE LE VOLANT, JE NE SUIS PAS ÉTONNÉ. MAIS JE VAIS M'ARRÊTER REGARDER.







«UNDO», C'EST LE SENS DE DESSERRAGE. JE METS LA MAIN SUR L'AILE POUR LA PROTÉGER DE MON INCOMPÉTENCE ET...





APRÈS M'ÊTRE ÉCRASÉ TOUTES LES PHALANGES, LE PAPILLON EST DÉBLOQUÉ. JE RETIRE LE CAOUTCHOUC DE PROTECTION ET PASSE AU LEVAGE.





PUIS JE PLACE LE CRIC ET MOULINE EN PRENANT GARDE À CE QU'IL NE TOUCHE PAS LA PORTIÈRE.

JE SORS LA ROUE DE SECOURS, JE LA REMPLACE, JE REFAIS LA MÊME MANIP' EN SENS INVERSE ET RE-RANGE TOUT LE MERDIER.








TANT QUE J'Y SUIS, JE JETTE UN PETIT COUP D'ŒIL AU MOTEUR XK, AINSI QU'À SA BOÎTE DE VITESSES, HISTOIRE DE VOIR SI TOUT VA BIEN. ET C'EST LE CAS, CONTRAIREMENT À TOUTE ATTENTE.
LE NIVEAU DE LA BOÎTE SE CONTRÔLE À LA JAUGE, MOTEUR TOURNANT.


L'ANGLAIS EST DÉCIDÉMENT TRÈS DOUÉ POUR BROUILLER LES PISTES.
BIZARRE CE FILTRE À AIR. ON DIRAIT UN SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT.


JEUDI IL EST TEMPS D'ALLER VOIR CE QUE CETTE TYPE S VAUT DANS LE SINUEUX. APRÈS TOUT, LA PRÉCÉDENTE MK2 ÉTAIT SOUVENT ALIGNÉE EN COMPÉTITION, ALORS QUE SON TRAIN ARRIÈRE ÉTAIT MOINS SOPHISTIQUÉ.
OLÉ !


L'AUTO TIENT LA ROUTE, C'EST INDÉNIABLE. EN REVANCHE, LES SIÈGES SONT LOIN, TRÈS LOIN MÊME, D'OFFRIR UN MAINTIEN SUFFISANT. IL FAUT S'ACCROCHER AU CERCEAU !


MAIS JE NE ME FERAI PAS AVOIR DEUX FOIS, GRÂCE À UNE PETITE ASTUCE : LE DÉPLOIEMENT DE L'ACCOUDOIR CENTRAL !


JE ME SUIS ASSURÉMENT BIEN AMUSÉ. MAIS MAINTENANT, AVEC PLUS DE 20 L/100 KM EN CONDUITE SPORTIVE, IL FAUT DÉSALTÉRER L'AUTOMOBILE. D'ABORD 32 LITRES À GAUCHE.
QU'EST-CE QUE C'EST LONG..


PUIS 32 LITRES À DROITE.
ET PLUS C'EST LONG..


ET ENFIN UNE FACTURE À TROIS CHIFFRES POUR SEULEMENT QUELQUES KILOMÈTRES !
... PLUS C'EST CHER !
-10%


EN PLUS, NI LE BOUCHON NI LA TRAPPE NE COMPORTENT DE VERROUILLAGE À CLÉ. LES VOLEURS PEUVENT S'EN DONNER À CŒUR JOIE.


AU TABLEAU DE BORD, UN PETIT BOUTON PERMET DE PASSER D'UN RÉSERVOIR À L'AUTRE, CHANGEANT AU PASSAGE DE JAUGE À ESSENCE.




VENDREDI C'EST LE MOMENT DE M'AVENTURER EN VILLE. BONNE NOUVELLE, L'AUTO DISPOSE DE L'OPTION DIRECTION ASSISTÉE.
DD-894-KY



EN REVANCHE, POUR LE STATIONNEMENT, LE GABARIT ET LE RAYON DE BRAQUAGE N'AIDENT PAS VRAIMENT.



CE N'EST PAS NON PLUS LE CAS DES JOLIS RÉTROVISEURS NICHÉS AU BOUT DES AILES, QUI SE RÉVÈLENT PLUS PRATIQUES POUR SE REGARDER QUE POUR VOIR CE QUI SE PASSE DERRIÈRE.



FINALEMENT, J'OPTE POUR MON FAST-FOOD PRÉFÉRÉ. PLUS SIMPLE POUR SE GARER, MAIS TOUT AUSSI EFFICACE POUR TESTER L'AGILITÉ DANS L'ÉTROITE VOIE DU DRIVE... ET AUSSI POUR ESSAYER LES ACCESSOIRES DE BORD.





SAMEDI
CETTE JAGUAR M'A BEAUCOUP PLU. JE SUIS VRAIMENT TRISTE DE DEVOIR LA RAMENER.

PEUT-ÊTRE QU'AVEC UNE PROPOSITION MALHONNÊTE...





DEVANT MON INSISTANCE, BERTRAND, BON PRINCE, M'OUVRE SON BAR À CHAMPAGNE, PRESTATION QU'IL LOUE POUR LES CLUBS OU DES SOIRÉES SPÉCIALES.



MAIS AVEC TOUT CE QUI ME TEND LES BRAS DANS CE GARAGE, J'AURAI MAINTES OCCASIONS DE RETENTER LE COUP !



BERTRAND PÉTREMONT, LE PRO

J'APPRÉCIE TOUT PARTICULIÈREMENT LES YOUNGTIMERS DES ANNÉES 80 À 2000, FACILEMENT UTILISABLES AU QUOTIDIEN, PERFORMANTES ET FIABLES. MAIS J'AIME AUSSI LES BONS VIEUX CLASSIQUES, D'AUTANT PLUS QUAND LEUR CONFIGURATION EST ASSEZ RARE, COMME LA DIRECTION ASSISTÉE EN OPTION ET LE ROUGE DE CETTE JAGUAR TYPE S. SURTOUT QUAND ELLES SONT PARFAITEMENT ENTRETENUES, PEAUFINÉES ET CHOYÉES COMME CET EXEMPLAIRE. C'EST AINSI QUE L'ON PROFITE PLEINEMENT DE CES AUTOS D'EXCEPTION QUI ONT ÉCRIT L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE : SES PERFORMANCES SONT ENCORE TRÈS MODERNES, SA DIRECTION PRÉCISE ET SON FREINAGE EFFICACE. ELLE VOUS ATTEND AVEC D'AUTRES PÉPITES DANS NOTRE SHOWROOM D'AUBERGENVILLE (78).



QU'EST-CE QUE J'AIME LES ANGLAISES !

JE SAIS, JE SAIS. ON VA ME DIRE QU'AIMER LES ANGLAISES, C'EST AIMER LES ENNUIS. POUR ÊTRE POLI. MAIS C'EST SURTOUT APPRÉCIER LES AUTOS QUI ONT UNE ÂME, DU CHARME, ET MÊME DU CHIEN ! CETTE JAGUAR TYPE S NE FAIT PAS EXCEPTION. J'AI LONGTEMPS RÊVÉ D'UNE MK2 POUR EMMENER MA PETITE FAMILLE EN VACANCES DANS UNE AUTO CONFORTABLE, ATYPIQUE, VOIRE UN PEU SPORTIVE. MAIS C'ÉTAIT SANS CONNAÎTRE LA TYPE S, SA REMPLAÇANTE. L'EXPRESSION « LA MÊME EN MIEUX » N'A JAMAIS ÉTÉ AUSSI VRAIE. UNE MEILLEURE TENUE DE ROUTE, PLUS DE COFFRE ET UNE LIGNE ENCORE PLUS AFFINÉE PAR QUELQUES DÉTAILS ESTHÉTIQUES. IL Y A MÊME UN PEU PLUS DE LUXE À BORD. LA FIABILITÉ EST AUSSI AU RENDEZ-VOUS. LE PLAISIR DE CONDUIRE EST IMMENSE, SURTOUT QUAND ON EST AU VOLANT D'UN MODÈLE AUSSI BIEN ENTRETENU. SI J'AVAIS EU L'ARGENT, JE SERAIS REPARTI AVEC SANS HÉSITER.

PRESTIGE

ESSAI

Une diva

- Puissance maxi : 160 ch DIN
- Vitesse maxi : 200 km/h
- Cote : 48 000 €
- Production : 7 651 exemplaires (1967-1972)

FIAT DINO 2000 COUPÉ

contrariée

Fruit de la volonté de rendre hommage à un fils prématurément disparu et de la nécessité de produire 500 exemplaires du V6 en vue de son homologation en Formule 2, la Fiat Dino est aussi et surtout une voiture de caractère injustement méconnue...

Texte : Pierre-Louis Champeaux – Photos : Florian Grout



Oui, il s'agit bel et bien d'une Fiat. Mais sa raison d'être est effectivement à chercher du côté de la Scuderia Ferrari… L'existence d'Enzo, l'emblématique Commendatore, prend un tournant tragique lorsque, en 1956, son fils Alfredo meurt à seulement 24 ans d'une myopathie de Duchenne. Surnommé Dino, ce dernier aura tout de même le temps de travailler sur le V12 Lampredi avant d'être à l'origine du V6 Dino sur lequel la marque va s'appuyer pour motoriser ses Formule 1 et 2. Pour être homologué en F2, le moteur doit équiper un minimum de 500 véhicules de série. Il y a bien les Dino 206, marque satellite de Ferrari créée en hommage à son fils défunt, mais leur production ne suffit pas. Fiat va alors être mis à contribution pour atteindre le quota requis. C'est ainsi qu'apparaît la Fiat Dino 2000 en version Spider puis en Coupé en 1967. Ce dernier dispose d'un empattement allongé de quelque 25 cm, portant la longueur totale à 4,50 m au lieu de 4,10 m. Surtout, sa ligne est signée Bertone, quand la découvrable doit ses courbes à Pininfarina. Résultat, deux autos à l'allure et au comportement radicalement différents. C'est avec la déclinaison à toit rigide que je vais avoir le privilège de passer la journée…

Un physique aguicheur

D'emblée, l'auto en impose : le capot est immense, l'arrière façon fast-back interminable. La calandre en pointe (qui n'est pas sans évoquer le nez de requin de certaines BMW) ornée de quatre phares jaunes semble prête à dévorer la route. Sous certains angles, elle me fait penser à l'Audi 100 Coupé, apparue trois mois plus tard. Bref, elle me plaît autant qu'elle m'intimide. À l'arrière, un logo Ferrari a été ajouté histoire de rappeler aux étourdis les origines nobles du moteur. J'ouvre la porte,







L'avis du professionnel, TBR Auto

Notre spécialité, ce sont les populaires françaises, que nous achetons, réparons, restaurons et revendons. Mais comment ne pas craquer devant la ligne de cette Dino? Sa livrée rouge et son bel état d'origine s'accompagnent d'un dossier de factures d'entretien. Si vous voulez en savoir plus sur cette belle italienne ou jeter un œil à nos modèles en stock, tous dans le même état que celui-ci, venez faire un tour sur tbrauto.biz/fr ou appelez-nous au 01 30 88 53 19.

Sur la route, il suffit de dépasser les 4000 tr/mn pour atteindre le septième ciel. On en redemande !

la première impression est excellente. Du cuir, du bois, de l'aluminium, une épaisse moquette: je ne suis peut-être pas à bord d'une Ferrari, mais force est de constater que Fiat avait encore de solides notions du haut de gamme à la fin des années soixante. L'instrumentation, complète, poursuit l'entreprise d'intimidation entamée plus tôt. Outre l'odomètre gradué jusqu'à 250 km/h, le compte-tours m'indique que ce V6 affiche probablement un caractère diamétralement opposé à celui d'un PRV. Une étonnante zone jaune démarre à 7200 tr/mn, la plus classique zone rouge n'apparaissant qu'à 8000 tours! Manifestement, c'est à haut régime que ça se passe…
Profitant d'une assise bien creusée, à l'avant comme à l'arrière d'ailleurs, je tente de déchiffrer les indescriptibles pictogrammes ornant la jolie console centrale. Une journée ne me suffira pas à découvrir l'utilité de chacun. Le temps de trouver mes marques au niveau du pédalier, l'accélérateur et le frein se la jouent «collé serré», et je réveille le V6. L'ancrage supérieur de la ceinture, implanté trop »



Les jantes se parent d'un cache central jaune portant la mention «Dino», en hommage au fils d'Enzo prématurément décédé.



Honnêtement, je m'attendais à plus joli. Il s'agit pourtant du formidable V6 Ferrari, ici dans sa version de 2 litres, supplantée par un 2.4 dès 1969.





À première vue, l'habitacle est à la hauteur du statut haut de gamme de l'engin, avec la présence de matériaux nobles. Dommage que leur assemblage manque de rigueur…

LA TECHNIQUE

Moteur	6 cylindres en V, 12 S
Cylindrée	1 987 cm³
Puissance fiscale	11 CV
Puissance maxi	160 ch DIN à 7 200 tr/mn
Couple	172 Nm à 6 000 tr/mn
Alimentation	Trois carburateurs Weber 40 DCN
Transmission	Aux roues arrière, boîte 5 vitesses
Freins AV/AR	Disques / Disques
Pneus AV/AR	185 × 14
Dimensions L × l × h	4,50 × 1,69 × 1,31 m
Poids	1 260 kg
Vitesse maxi	200 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	10 s
Conso. moyenne	environ 16 l/100 km
Réservoir	66 l
Coffre	NC



L'instrumentation apparaît très complète, et les graduations maximales de l'odomètre et du compte-tours ont de quoi effrayer.

Du cuir, du bois, du chrome : l'habitacle de cette Fiat se pare de matériaux nobles, rappelant ses origines.





Au volant, la Dino affiche deux visages. Si vous souhaitez découvrir le bon, trouvez une belle route et restez au-dessus de 4000 tr/mn. Vous ne le regretterez pas !



Inutile d'espérer reconnaître chaque commande au premier trajet, tant les interrupteurs sont nombreux et leur pictogramme pas toujours clair.



Elle aussi garnie d'un joli placage en bois, la boîte à gants compense à peine le manque de rangement dans l'habitacle.





Le volant Nardi cerclé de bois est un classique sur les voitures anciennes. Son allure chic et sportive s'accorde bien avec le mobilier de cette DIno.

Le coffre est… décevant. Seuil de chargement élevé, profondeur faible, contours tarabiscotés, il suffira toutefois à emporter les bagages d'un couple en week-end.



» bas, me gêne tandis que je peine à engager la première. Ça démarre bien !

Un comportement capricieux

Je parviens à m'élancer et ne tarde pas à entrer en conflit avec le deuxième rapport. L'auto est encore froide, j'évolue pour l'instant en bas du compte-tours. Ce que l'auto ne semble guère apprécier, le V6 de faible cylindrée (moins de deux litres) manquant un peu de disponibilité. Un double débrayage un brin maladroit réduit à peine les plaintes de la boîte, qui paraît bien plus conciliante en troisième. Nids-de-poule, ralentisseurs haut perchés, le tour d'échauffement est un parcours semé d'embûches. L'essieu arrière rigide se révèle… rigide, la direction très démultipliée ne compense pas un rayon de braquage très élevé.
Ce terrain chaotique révèle en outre divers bruits de mobilier dus notamment à des ajustements pour le moins approximatifs. Contre-portes, couvercle de boîte à gants, la finition comporte manifestement quelques détails à revoir… comme le révélaient déjà les essais d'époque. Je m'éloigne des villes, malheureusement sur une départementale un brin fatiguée. Le train arrière trépide, ne m'incitant guère à augmenter l'allure. Regrettable, car le moteur semble n'attendre que ça…



Les quatre phares ronds et le capot pointant vers l'avant ne sont pas sans rappeler certaines BMW contemporaines.

Une voix en or

En revanche, j'apprécie la prise en main offerte par le petit volant en bois signé Nardi et le levier de vitesses garni de cuir. Et maintenant que le bitume est lisse comme un galet, le comportement de l'auto s'améliore. L'équilibre semble enfin trouvé, le train avant fait correctement son travail, les quatre freins à disques stoppent l'auto avec efficacité. Bref, tous les signaux sont au vert pour accélérer la cadence.
Au-delà de 4 000 tr/mn, l'auto se transforme. Les grincements de l'habitacle disparaissent pour laisser place aux vocalises du moteur. Quelle voix ! Quelle santé ! L'aiguille du compte-tours affichant une précision relative (à 1 000 tr/mn près !), je n'aurai pas l'audace d'aller taquiner la zone jaune. Mais il y a déjà de quoi faire jusque-là ! La pression d'huile est bonne, les températures d'eau et d'huile à peine à mi-cadran. Comme par magie, la boîte se montre enfin coopératrice, me laissant le loisir de rétrograder juste pour le plaisir. Car avec un couple perché à 6 000 tr/mn et une puissance maxi atteinte 1 200 tours plus haut, ce V6 doit être cravaché pour donner le meilleur de lui-même. Ce qu'il fait avec bonheur une fois les bonnes conditions réunies…

Le gabarit imposant de la Dino se retrouve en partie à bord, avec des places arrière suffisamment accueillantes pour deux adultes. Si la garde au toit est logiquement limitée, les assises sont bien creusées.






AK-
739-MD

PORSCHE 911

Les balbutiements d'un mythe

Avant de devenir le symbole de la réussite de Porsche, la 911 a connu des premières années agitées, qui l'ont vue changer aussi bien de nom, de motorisations que de carrosserie.

Par Camille Pinet



targa

Ein offener, sportlicher Reisewagen hatte schon immer einen besonderen Reiz. Licht und Luft lassen das Fahren in ihm zu einem faszinierenden Erlebnis werden.

Der targa wird in den Leistungs- und Ausstattungsversionen des 912, 911 T, 911 L und 911 S gebaut. Sein Name wurde dem Italienischen entlehnt und bedeutet „Schild". So ist denn auch der den Innenraum überspannende, stählerne Sicherheitsbügel charakteristisch für seine Linie. Er schützt nicht nur die Insassen, sondern ermöglicht vier Variationen des Aufbaus, die nach Belieben eine Anpassung an die jeweilige Witterung ermöglichen.

1. Dach aufgesetzt – Heckscheibe geschlossen
   Bei Regen und Kälte geborgen und sicher
2. Dach aufgesetzt – Heckscheibe geöffnet
   Vor stechender Sonne oder auch kleinen Schauern geschützt, dennoch Fahren in frischer Luft.
3. Dach abgenommen – Heckscheibe geschlossen
   Auch bei höherer Reisegeschwindigkeit weitgehend keine Belästigung durch Windgeräusche oder Zugluft
4. Dach abgenommen – Heckscheibe geöffnet
   Ein offenes Cabriolet mit Sicherheitsbügel

Mit wenigen Handgriffen abgenommen, läßt sich das Dach leicht zusammenlegen und nimmt dann nur wenig Platz im Kofferraum ein.

Un cabriolet avant l'heure

Si le cabriolet 911 a attendu les années 80 pour être lancé, une version découverte du modèle a bel et bien été proposée dès le début de carrière avec la Targa. Elle propose au départ de nombreuses possibilités de transformation grâce à la lunette souple, qui transforme la 911 en cabriolet avec arceau. L'apparition en option d'une lunette vitrée, qui protège l'auto contre le vol et améliore la visibilité est cependant plébiscitée par les acheteurs, au point que la lunette souple est abandonnée en 1971.

LES DATES CLÉS

1963 Présentation au Salon de Francfort en septembre.

1964 En août, démarrage de la production de la 901 Série 0, rebaptisée 911 en octobre. Unique carrosserie coupé et moteur de 130 ch avec boîte cinq vitesses en option.

1965 En septembre, présentation du modèle Targa avec toit amovible, lunette souple et arceau fixe en inox.

1966 À l'automne, lancement de la version S (Super) de 160 ch (coiffe de turbine rouge). Elle est dotée d'amortisseurs Koni, de disques ventilés, de voies élargies et de jantes Fuchs. En décembre, commercialisation de la 911 Targa.

1967 En août, une nouvelle gamme 911 Série A avec T (Touring), nouveau modèle d'entrée de gamme (110 ch, coiffe de turbine verte) et équipement réduit, L (Luxe) et S (Super), proposés sur le coupé comme la Targa. Les balais d'essuie-glace ne sont plus chromés mais noirs, la planche de bord reçoit un traitement souple antichoc et le pare-brise adopte le verre feuilleté. Apparition de la version Sportomatic à embrayage piloté.

1968 En août, lancement de la 911 Série B à empattement rallongé de 2,21 m à 2,26 m afin d'améliorer la stabilité. La suspension et le freinage évoluent largement. Les pare-chocs sont modifiés et les ailes élargies pour le montage de roues plus larges sur les E et S. Ces dernières adoptent l'injection (140 et 170 ch).

1969 En août, la cylindrée du moteur passe à 2 195 cm^3 ce qui entraîne une augmentation des puissances : la T passe à 125 ch, la E à 155 ch et la S à 180 ch. Nouvelles poignées de porte et différentiel à glissement limité en option.



Zéro pointé

Durant les premiers mois de sa carrière, celle qui devait s'appeler 911 a effectivement porté le nom 901, correspondant au numéro de projet qui lui a été attribué par ses concepteurs. La volonté de Peugeot de conserver l'exclusivité des noms de modèle avec 0 central conduit Porsche à adopter l'appellation 911. Seules quelques dizaines d'exemplaires ont été produits avec ce nom, dont la plupart ont été rebadgés avant commercialisation. Le catalogue, lui, avait déjà été édité !

La 911 se fâche

Dès 1966, la 911 hausse son niveau de jeu avec la S à carburateur de 160 ch, dont le moteur est profondément modifié. Il reçoit en effet des arbres à cames plus pointus, des culasses aux soupapes plus grosses et des pistons forgés, mais aussi deux carburateurs triple-corps Weber au lieu de 6 simple-corps Solex (idem sur le reste de la gamme). Elle est reconnaissable à sa présentation spéciale : jantes Fuchs et ailes légèrement élargies. La course à la puissance se matérialise dès 1968 par l'apparition de l'injection sur les S et E qui leur fait gagner 10 ch. Ce n'est qu'un début !





L'esprit GT

La 911 est d'emblée pensée comme un modèle à la fois plus performant mais aussi plus polyvalent que la 356, au point de susciter un accueil froid de la part des amateurs de la marque. Elle ne dévie cependant pas de sa trajectoire, en offrant dès les premières années des améliorations au niveau du confort. Citons notamment les sièges Recaro inclinables et la transmission semi-automatique optionnels disponibles dès 1968. Un système d'air conditionné est même proposé en supplément dès 1967, même s'il brille par son inefficacité !

L'ambition sécuritaire

Si les premières 911 ne sont pas réputées pour leur stabilité, malgré l'ajout de masse dans les butoirs de pare-chocs avant, l'argument sécuritaire apparaît dès les premiers catalogues, pour mettre en avant le freinage à double circuit encore rare à l'époque, et ses performances hors du commun : le catalogue annonce ainsi 3,2 secondes de 100 km/h à 0 ! Bonne freineuse, la 911 change cependant d'empattement et de suspension dès 1968 pour améliorer sa tenue de route… ce qui ne l'empêche pas de conserver encore longtemps une réputation scabreuse !







FORD FIESTA
UNE RÉVOLUTION EUROPÉENNE



Connu pour son traditionalisme, Ford Europe surprend son monde en 1976 avec la Fiesta, qui introduit la traction avant et le moteur transversal dans une citadine totalement inédite.

Par Camille Pinet



Luxe à l'italienne

« Jamais une automobile de dimensions aussi modestes (3,56 m de long) n'avait offert un confort et des équipements de cette classe. » Après avoir racheté le carrossier Ghia en 1972, Ford utilise la marque pour décliner des versions luxueuses sur toute sa gamme. Sur la Fiesta, cette évolution constitue une véritable première en série dans la catégorie des citadines : l'intérieur de cette Fiesta adopte la finition bois, une sellerie en velours et même une insonorisation spécifique. Elle pousse le raffinement d'époque jusqu'au toit vinyle et aux jantes alliage : qui s'en souvient ?

Des arguments bien rodés

Même si la Ford Fiesta représente une véritable révolution pour une marque habituée à la propulsion et aux essieux arrière rigides, les brochures préfèrent mettre en avant ses arguments traditionnels afin d'éviter d'effaroucher une clientèle conservatrice : « Toute la robustesse et la sécurité Ford dans une petite voiture. » Il est vrai que la Fiesta représente une première incursion du constructeur dans une catégorie de petites voitures encore naissante, jusque-là chasse gardée des Français et des Italiens.

Ford Fiesta GL.
«Un confort raffiné et un niveau d'équipement élevé».

NOUVELLE SUSPENSION CONFORT

Elle assouplit ses positions

La Fiesta enregistre un réel succès européen dès son lancement, mais s'attire régulièrement des critiques pour la fermeté de sa suspension. C'est pourquoi Ford revoit sa copie en 1980 en introduisant une nouvelle suspension dénommée « Confort ». Le changement semble d'une importance telle que le publicitaire ajoute le tampon « nouvelle suspension confort » sur chacune des doubles-pages de son catalogue. En revanche, sa tenue de route ne sera jamais considérée comme une référence.

Une gamme typiquement Ford

Par rapport à ses concurrents, Ford se distingue depuis les années 60 par le développement de gammes tentaculaires qui multiplient les finitions et les options. La Fiesta n'échappe pas à la règle et propose dès son lancement une gamme de quatre finitions qui évolue tout au long de sa carrière : elle est constituée de six variantes en 1980 ! Elle introduit également à ce moment plusieurs séries spéciales, alors que cette mode vient seulement de démarrer.

LES DATES CLÉS

1976 En septembre, présentation de la Fiesta, commercialisée dans la foulée. Une seule carrosserie, deux moteurs, 957 cm^3 de 40 ch (basse compression) ou 45 ch (haute compression), et 1 117 cm^3 de 53 ch DIN, et quatre niveaux de finition : Special, L, S et Ghia.

1977 En avril, freins assistés en série sur tous les modèles. En septembre, introduction sur la S d'un moteur 1 297 cm^3 de 66 ch DIN en option. La variante est reconnaissable à l'inscription 1300 sur les ailes arrière.

1979 Lancement en février de la série limitée Fiesta Million à moteur 40 ch, peinture noire ou métallisée avec bandes rouges, roues spécifiques, glaces teintées, tissu écossais à l'intérieur et roues « style ».

1980 Introduction d'une suspension plus souple dite « Confort » et d'un modèle GL, finition intermédiaire entre la L et la S. En juillet, la S devient Junior, tandis qu'est introduite la Festival, série limitée sur base Junior avec moteur de 50 ch, décorations latérales et équipement enrichi. Super Sport avec moteur 53 ch ou 66 ch et projecteurs longue portée, jantes alliage, spoiler avant et becquet à l'arrière.

1981 En juillet, nouveaux pare-chocs plus enveloppants et nouveaux sièges. Introduction de la XR2 avec moteur 1.6 84 ch et présentation spécifique : élargisseurs d'aile, phares ronds, jantes alliage, spoiler et sièges baquets.

1982 En juillet, suppression de la GL et introduction de la Surf 2 entre Festival et L avec phares additionnels.

1983 En septembre, la Fiesta est remplacée par une nouvelle génération aux airs de gros restylage.

Sportive mais éphémère

« La XR2 est une gagnante. Cela se voit dès le premier coup d'œil. Silhouette trapue, parfaite répartition des masses et voies extra-larges lui confèrent une tenue de route exceptionnelle. » C'est juste avant que la première série ne s'éteigne que la Fiesta s'offre une véritable version sportive alors que la vogue des GTI commence à peine. Une obligation pour une marque qui écume alors le Championnat du monde des rallyes, qu'elle remporte en 1979 avec une Escort. Pour autant, avec 84 ch, elle reste en deçà de la Renault 5 Alpine de 93 ch et de la Golf GTI et ses 110 ch.

fan des 80's





GTI oubliée

La sportivité reste au cœur de l'identité Alfa, et même l'Arna a droit à une version un peu plus « épicée » en 1984 sous la forme de la Ti, équipée du brillant ***boxer*** *1.3 de 86 ch. Elle arbore un aileron rapporté et peut recevoir les jantes alliage empruntées à l'Alfa 90. Avec un 0 à 100 km/h en 11,2 secondes et une vitesse de pointe de 170 km/h, elle n'a pas les moyens de faire impression à l'heure de la course aux armements parmi les GTI.*

ALFA ARNA
REFUSÉE PAR LA FRANCE

Cet étrange mariage entre une caisse de Datsun Cherry et un moteur d'Alfasud a bien été commercialisé en Europe entre 1983 et 1987, mais jamais par l'importateur français, qui a flairé l'échec. Par Camille Pinet



Un clone sans pareil

« Il n'y en a pas deux comme ça » : l'exagération est de mise pour le publicitaire car, à son lancement, l'Arna n'est pas un cas unique dans la production européenne. Du côté de la Grande-Bretagne, la Triumph Acclaim puis la Rover 213, issues de la Honda Ballade, reprennent en effet carrosserie et moteur japonais. La dernière citée reçoit également sur la 216 un moteur 1.6 britannique. Néanmoins, son intégration a été prévue au départ du projet, contrairement au cas de la Cherry, dont l'avant a dû être modifié pour recevoir ***le boxer*** *Alfa.*

Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90

Elle cherche sa voie

« L'Arna : une autre voiture. » On imagine derrière ce slogan vide de sens le désespoir du publicitaire à la recherche d'inspiration pour promouvoir l'auto. Pensée comme une compacte rivale de la Golf, l'Arna est lancée quelques mois après la 33, qui occupe quasiment le même positionnement, et reprend, elle aussi, largement la mécanique de l'Alfasud. Les clients préfèrent naturellement l'original à la copie, d'autant que la 33 affiche des lignes autrement plus séduisantes.

L'important, c'est d'y croire

« Tout à fait une Alfa Romeo », voilà un slogan qui fait sourire, car l'Arna n'a d'Alfa Romeo que son moteur et son train avant, le reste, y compris l'intérieur, étant issu de la Nissan Cherry. Elle est née d'un accord passé entre Alfa Romeo et Nissan, qui permettait au premier d'offrir une voiture compacte et moderne à moindres frais et, au second, de contourner les quotas d'importation. Tout ne s'est pas passé comme prévu, le développement contrarié, le cours du yen et surtout la nouvelle 33 ayant scellé le destin de l'auto.

LES DATES CLÉS

1983 L'Arna est présentée avec un an de retard au Salon de Francfort en septembre, et commercialisée dans la foulée, notamment en Belgique et en Suisse. Un seul moteur 1.2 Alfasud de 63 ch et deux finitions : L trois portes et SL cinq portes.

1984 Commercialisation de la version Ti avec moteur 1.3 de 86 ch ou 1.5 95 ch et carrosserie trois portes.

1985 Le moteur 1.2 passe à 68 ch grâce à l'adoption d'un carburateur double corps.

1987 Après seulement 53 047 exemplaires produits, la production de l'Arna est arrêtée sur décision de Fiat, repreneur d'Alfa Romeo.

Le sens du pratique

Une photo du catalogue met en avant l'un des avantages de l'Arna : sa carrosserie bicorps, conforme aux habitudes des compactes européennes, de la Volkswagen Golf à la Fiat Ritmo, en passant par la Renault 14. Autant de modèles que Nissan, qui vient d'adopter ce nom en Europe à la place de Datsun, cherche à concurrencer avec les deux dernières Cherry entre 1978 et 1986. Alfa Romeo cherche en revanche à conserver dans sa gamme, y compris avec la 33, une ligne plus traditionnelle tricorps, considérée comme plus sportive.

fan des 90's

Tout dans le profil

Signée Giugiaro, la ligne de la SVX a tout du concept-car à son lancement en 1991. C'est d'ailleurs sous cette forme qu'elle a été révélée en 1989, dans une apparence très proche du modèle définitif. Bizarrement, les catalogues français ne s'étalent pas sur son design, sinon pour souligner le Cx très favorable de 0,29. En revanche, les brochures américaines insistent sur l'importance des surfaces vitrées, rendues possibles par la découpe très particulière des vitres descendantes. Une caractéristique commune à de nombreux concepts Giugiaro, qu'elle fut la seule à introduire en série.



Avec ses lignes signées Giugiaro et son six-cylindres boxer, la SVX marque les esprits dès son lancement. Exactement le but poursuivi par son constructeur encore peu connu au début des années 90.

Par Camille Pinet

SUBARU SVX

UN OVNI POUR L'IMAGE



Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90



Comme une 911

Avec Porsche, Subaru est l'un des seuls constructeurs à croire en l'architecture de moteurs à plat. Avec l'inédit six-cylindres de la SVX, il rejoint aux côtés de la marque allemande un club encore plus fermé. Qui plus est, il s'offre tous les raffinements modernes : « Le moteur 3.3 de la SVX est fabriqué en alliage léger, il est équipé de deux arbres à cames en tête par rangée de cylindres et d'une injection multipoint. » Hélas, la promesse de sportivité n'est pas tenue, en raison d'un rendement relativement limité et de la masse élevée du coupé, qui dépasse les 1610 kg.

Des équipements d'avant-garde

Sommet de la gamme Subaru proposé en Europe dans une seule version, la SVX adopte en série de nombreux équipements évolués, parmi lesquels une climatisation avec un gaz non polluant, une des premières du marché. Le plus étonnant reste cependant le système d'ouverture sans clé : « Vous pouvez donner à la serrure votre code personnel exclusif à quatre positions, par exemple 2356. Vous pouvez ensuite ouvrir la porte sans clé simplement en soulevant rythmiquement la poignée. » On est encore loin des systèmes de carte mains libres modernes !

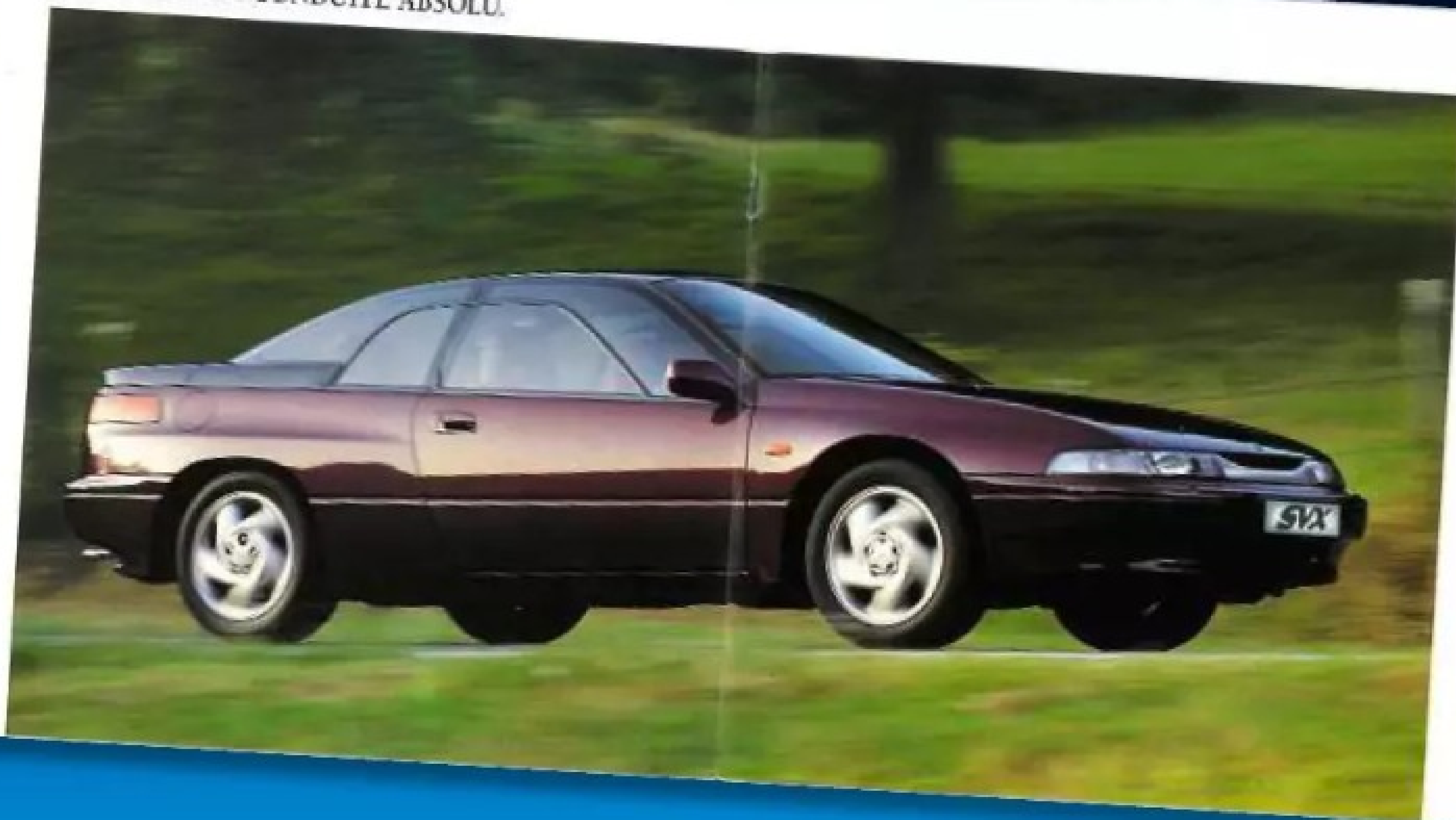
LES DATES CLÉS

1989 La Subaru Alcyone SVX est présentée sous forme de concept-car au Salon de Tokyo.

1991 La production est lancée en janvier, uniquement en version six cylindres 3.3 de 230 ch à transmission automatique et intégrale. En Europe, la commercialisation intervient en fin d'année.

1994 Pour s'adapter aux réglementations d'émissions, la puissance passe de 230 ch à 220 ch à l'occasion du changement de millésime.

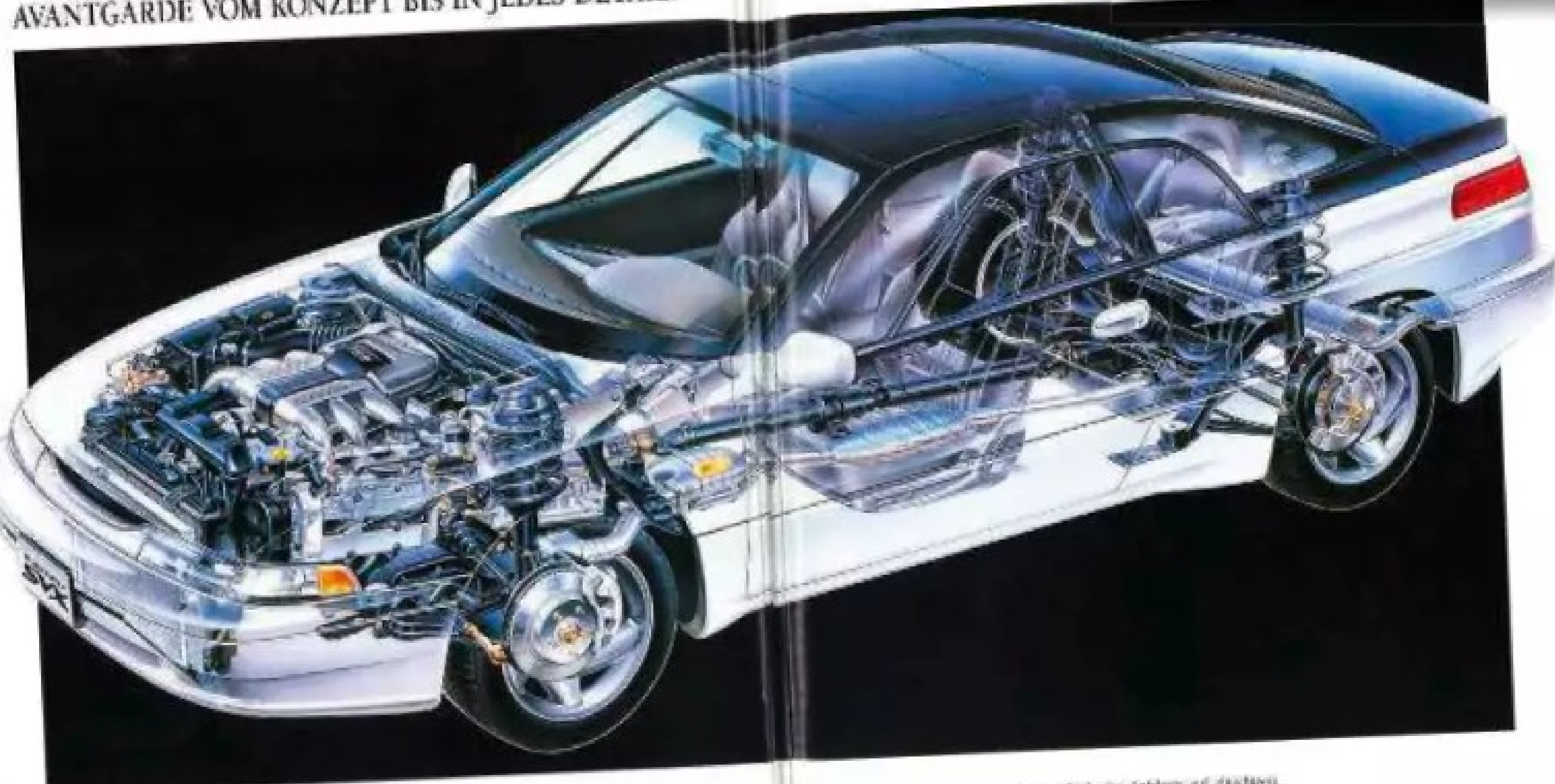
1997 La production de la SVX est abandonnée, après seulement 25 000 exemplaires produits, dont 2478 pour l'Europe.





La règle de 4

« La Subaru SVX est le premier coupé de cette catégorie à être doté de la traction intégrale et de la transmission automatique à 4 rapports. » Subaru est déjà connu à l'époque de la SVX pour son attachement à la transmission intégrale, qui remonte au début des années 70. Celle du coupé se révèle particulièrement sophistiquée, avec le montage d'un viscocoupleur central qui répartit automatiquement le couple entre les trains avant et arrière en fonction de l'adhérence.



Luxe technologique

Alors que la SVX se situe dans un univers de prix élitiste, sa présentation intérieure, qui recourt largement au faux bois et au plastique sombre surprend. La brochure préfère s'étendre sur le luxe de l'équipement qui comprend « le verrouillage central, la direction assistée, le régulateur de vitesse, le toit ouvrant coulissant et basculant. En un mot, nos ingénieurs ont tenu compte de tout ce qui fait aujourd'hui le vrai plaisir de conduite automobile ». Des habitudes typiques des japonaises de l'époque.

EN PANNE AU BORD DE LA ROUTE ?

NOS ASTUCES POUR REPARTIR

Comme avec tout type d'autos, modernes ou anciennes, les pannes font parfois partie du voyage. Mais bonne nouvelle, là où un dépanneur emmènera votre voiture neuve dans un garage débordé qui la gardera 2 semaines sans pour autant résoudre le problème, un véhicule de collection peut repartir avec quelques recettes de grands-mères. On a testé pour vous !

Par Jérôme Fombelle - Photos : , Benjamin Asket-Virage Agency, Florian grout, Philippe Tissier, Yann Lefebvre, Nicolas Soler







Cardan bruyant

Impossible de poser le pied sur l'accélérateur avec les roues braquées sans qu'un assourdissant craquement ne vous incite à stopper net. C'est le signe d'un soufflet déchiré qui a laissé toute la graisse s'échapper.

Matière grasse et film étirable

Fouillez votre coffre et votre glacière, ou frappez à la première porte de maison. Bourrez le cardan de beurre, d'huile, de graisse d'oie voire de crème hydratante, puis entourez le tout avec du film étirable. Ça ne sauvera pas la pièce, mais cela vous permettra de rallier votre destination, et même plus.





Pneu crevé

Bruit anormal soudain, véhicule qui se déporte et direction lourde ? Il se peut qu'un des pneus de votre véhicule commence à se dégonfler.

Compresseur et mèche de réparation. Là, pas d'autre choix que de disposer de l'équipement adéquat si c'est un pneu Tubeless, qu'il s'agisse de mèches gluantes (10 à 20 €) ou de vis enrobées de gomme (5 à 10 €) à insérer dans le trou, comme des outils nécessaires à l'opération, dont une pince pour enlever l'objet. Mais surtout, un compresseur sera indispensable, car il faut que le pneu soit bien gonflé pour pouvoir le réparer. Dans tous les cas, il faudra le faire inspecter par un professionnel qui le démontera pour s'assurer qu'il n'a pas subi de dommages. Si en revanche votre voiture est équipée de pneus à chambres à air, pas d'autre choix que de démonter pour réparer.


JÉRÔME FOMBELLE

Fuite d'essence

Vous trouvez que la jauge descend un peu vite et une odeur d'essence se fait sentir quand l'auto est stationnée ? Si une tache humide apparaît sous le réservoir c'est qu'un objet ou de la corrosion a percé la tôle.

Chewing-gum et vis

La technique consistant à coincer un morceau de savon ne nous a pas donné satisfaction. Un chewing-gum collé a tenu presque trois heures en limitant fortement la fuite. Complétée d'une vis ou d'une pointe, la réparation a perduré et la fuite a été supprimée.


JÉRÔME FOMBELLE

Radiateur ou durit percés

De la fumée s'échappe du capot et une odeur de liquide de refroidissement se fait sentir ? Une fuite de fluide est à craindre.

Adhésif

Pour le radiateur, nous avons essayé la technique qui consiste à mettre du jaune d'œuf dans le radiateur, ce dernier devant cuire et colmater la fuite sous la pression. Mais cela n'a pas fonctionné. Pas plus que le chewing-gum pour boucher le trou. Seul un antifuite (10 à 20 €) a donné satisfaction, à condition que la fuite soit légère. Un nettoyage du circuit sera nécessaire après réparation. Pour une fuite de durit, deux solutions. Si, comme souvent, elle apparaît au niveau d'un collier, il est possible de raccourcir la durit d'un centimètre en la coupant puis de déplacer le collier. Sinon, plusieurs tours d'un adhésif solide peuvent résoudre le problème. Il existe également du ruban auto-amalgamant permettant de réparer une petite fuite (5 à 10 €).

Bris de courroie

Le témoin de batterie s'allume, ou pire, celui de température ? Une courroie s'est probablement rompue. Celle qui entraîne la dynamo ou l'alternateur actionne souvent la pompe à eau, parfois solidaire du ventilateur. Si c'est la direction assistée qui s'arrête de fonctionner, c'est généralement moins problématique. Mais dans tous les cas, mieux vaut s'arrêter pour vérifier.

Bas féminin, ceinture…

L'idéal est de pouvoir remplacer la courroie par autre chose, sans toucher aux réglages de tension. Pour cela le mieux est un élément élastique, comme un tendeur ou un bas féminin. Passez-le autour des poulies, tendez bien et faites un nœud. L'important étant la pompe à eau et le ventilateur, il est parfois nécessaire d'entraîner seulement ces deux éléments pour être sûr que les poulies tournent sans ripage de la courroie de substitution. Une ceinture fine peut également faire l'affaire. À noter qu'il existe des courroies adaptables qui s'installent sans démontage (Power Twist, 40 €). Autre solution, installer la courroie de direction assistée ou de climatisation à la place de celle de la pompe à eau. Cela demande du démontage et un réglage, mais parfois, ça fonctionne.







Paré à toutes les situations

En vadrouille avec votre ancienne ? Ne partez pas sans rien. Quelques outils, clés, tournevis, pinces et petit coffret à douilles seront toujours utiles, et éventuellement, booster de batterie et compresseur. Côté pièces, des bougies, un jeu de rupteurs, un condensateur, une tête d'allumeur avec son doigt et quelques courroies sont les bienvenus. N'oubliez pas un peu de consommables : huile, liquide de refroidissement, colliers plastiques, adhésif auto-amalgamant et nécessaire de réparation de pneus.

Ampoule grillée

Vous aviez déjà un feu de croisement qui ne fonctionnait pas. Vous le saviez mais n'avez pas encore eu le temps de vous en occuper. Malheureusement, le deuxième vient de griller. Dans ce cas, c'est le noir total, à moins de rouler en pleins phares.

Inversion d'ampoules



Si votre véhicule est équipé de H4 ou de Code Européen, la solution passe par le remplacement pur et simple. Mais si l'auto possède des optiques séparées (une pour le phare et une pour le code) il y a de fortes chances qu'ils s'agissent des deux mêmes ampoules (H1, H3, voire H7 sur les youngtimers). Dans ce cas, intervertissez. Aucune contre-indication, la puissance (55 W, réglementée) est la même. La technique peut également être utilisée pour les veilleuses, stop et clignotants. Sacrifiez ce qui sert le moins: antibrouillard, recul ou éclaireur de plaque.



JÉRÔME FOMBELLE

Échappement

Après un nid-de-poule ou un dos-d'âne, un bruit sourd façon voiture de rallye se fait entendre. Plutôt sympa les premières minutes, cela devient vite assourdissant. De plus, mieux vaut réparer avant de perdre une pièce, parfois onéreuse ou difficile à trouver.

Fil de fer et canette de soda

En garant votre voiture à cheval sur un trottoir assez haut, vous devriez pouvoir vous glisser dessous. Si la ligne est déboîtée ou les supports déchirés, du fil de fer entortillé devrait pouvoir régler le problème ponctuellement. Mais s'il s'agit d'une fuite importante, elle peut être colmatée à l'aide d'une canette de soda. Son métal fin se découpe aisément à l'aide d'un couteau ou d'une paire de ciseaux. Il suffit ensuite d'entourer le tube ou le silencieux avec, puis de maintenir le tout avec du fil de fer.

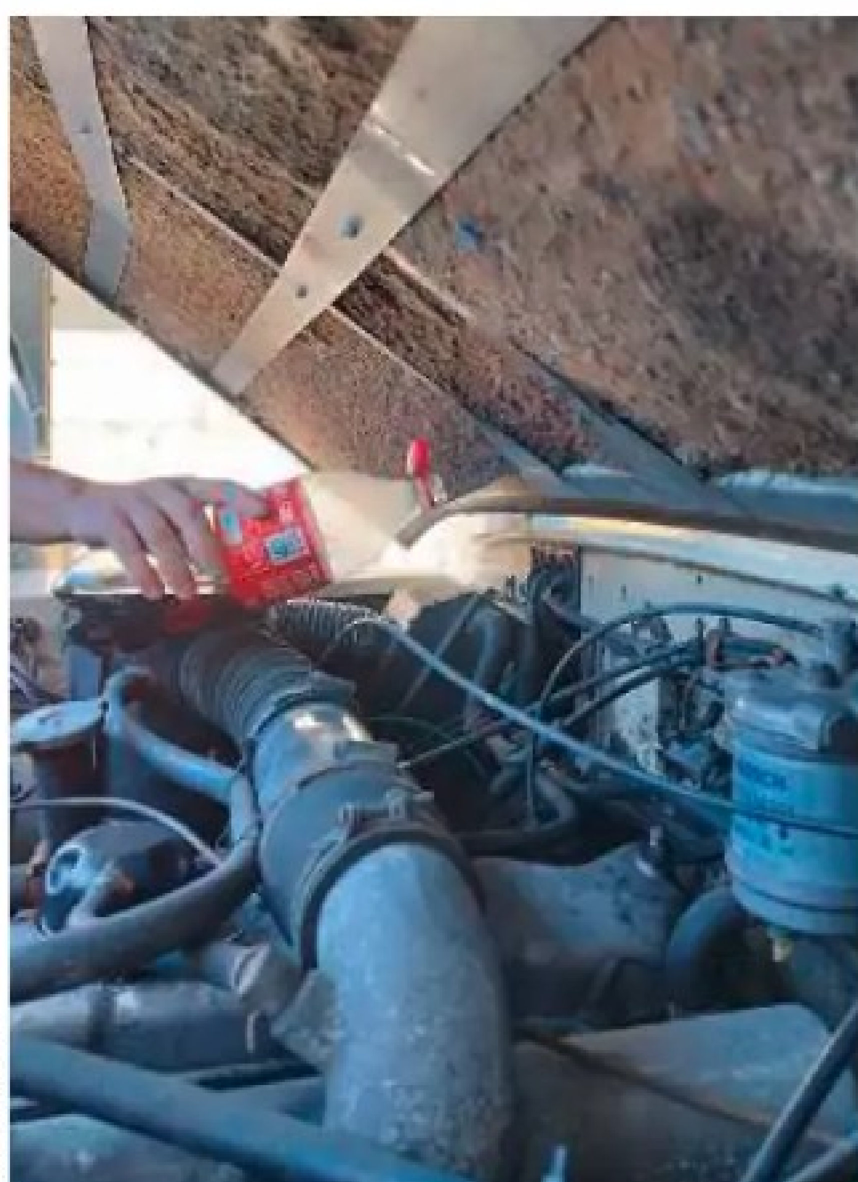


Essuie-glace

C'est évidemment au moment de s'en servir que l'on s'aperçoit qu'on a oublié de remplacer les essuie-glaces! La pluie tombe, le balai en caoutchouc est déchiré et il est difficile de voir à travers le pare-brise.

Échange de balai

Inversez les balais passager et conducteur, ou mieux, récupérez celui de la lunette arrière si votre véhicule en dispose. Même si la taille ne correspond pas tout à fait, cela permettra de finir le trajet (ne laissez pas un bras sans balai, car il rayera le verre). À la première station-service, achetez des balais neufs en vous référant seulement à la longueur et en récupérant le système d'attache d'origine (pas besoin de se focaliser sur la liste d'affectation) ou procurez-vous un antipluie à appliquer sur le pare-brise (5 à 10 €).



JÉRÔME FOMBELLE

Embrayage

La garde d'embrayage est de plus en plus haute et ce qui devait arriver arrive: le disque patine et il est difficile d'avancer.

Soda et lessive

La méthode de dépannage n'est pas très conventionnelle, demande beaucoup de nettoyage et le remplacement de tout le mécanisme au moment de la réparation, mais elle fonctionne. On l'a fait! Moteur arrêté, versez du soda très sucré genre cola dans un des orifices de la cloche d'embrayage. Saupoudrez d'un peu de lessive en poudre pour améliorer l'abrasion et versez à nouveau un peu de soda pour faire une pâte. L'effet collant devrait vous donner un peu de répit. Si c'est en revanche le câble ou la commande hydraulique qui a cédé, coupez le moteur, passez la première et démarrez avec un peu de gaz pour que la voiture s'élance. Pour le passage des rapports, emmenez le moteur aux environs des 4000 tr/mn (3000 tr/mn pour les diesels), puis faites pression sur le levier vers le rapport suivant au même moment où vous coupez l'accélérateur. Une fois au point mort, soyez patient pour que les pignons s'engrainent. Pour le rétrogradage, c'est un peu plus difficile, puisqu'il faut mettre un bon coup de gaz au point mort et faire pression sur le levier à la descente du régime.

Comment réagir en cas de surchauffe ?

La surchauffe est la panne la plus couramment rencontrée en voiture ancienne. D'abord, réduisez l'allure, et surtout la charge moteur, c'est-à-dire la pression sur l'accélérateur. Gardez un peu de vitesse pour faire circuler l'air à travers le radiateur et un peu de régime moteur pour que la pompe à eau tourne assez vite. Poussez chauffage et ventilation à fond pour évacuer un maximum de calories.

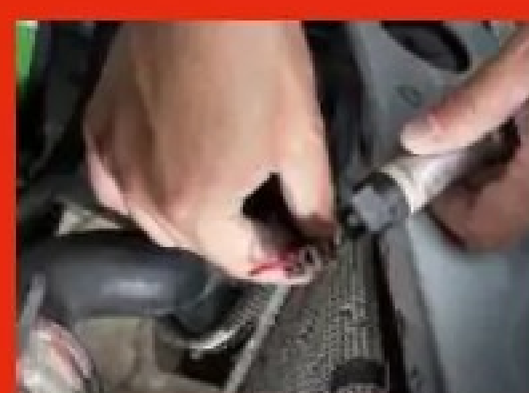


Ne coupez pas le moteur brutalement, la température peut encore monter, si la pompe à eau ne fait plus circuler le liquide de refroidissement. Une fois arrêté en sécurité, laissez tourner le ventilateur 30 s, s'il est électrique, moteur coupé. Puis redémarrez 5 s pour faire circuler dans tout le bloc le liquide ainsi rafraîchi.

Contrôlez le système.

Moteur à l'arrêt, vérifiez le niveau de liquide de refroidissement, mais aussi celui d'huile moteur, ainsi que la présence des courroies. Inspectez le radiateur et enlevez ce qui pourrait gêner le flux d'air (feuilles, boue…).

Comment rentrer ?



Dans le cas d'un ventilateur électrique, shuntez deux fils de la sonde du radiateur pour le faire tourner en permanence.



Entrouvrez le capot (tout en laissant la sécurité), ou démontez si possible la calandre, pour évacuer un maximum de calories du moteur. Arrosez le radiateur (surtout pas le moteur) avec une bouteille d'eau, ou démontez les gicleurs de lave-glace et placez-les de façon à asperger le radiateur.

RÉGLER LES RUPTEURS AU POURCENTAGE DE DWELL



Ajuster l'écartement des rupteurs est l'intervention périodique de base sur le circuit d'allumage. Mais pour un fonctionnement aux petits oignons, mieux vaut utiliser le pourcentage de Dwell que la mesure physique au jeu de cales.

Par Jérôme Fombelle. Photos : Nicolas Soler



❶ Démontez

Commencez par démonter la tête en retirant les deux clips de part et d'autre. Positionnez-la sur le côté sans enlever les fils. Retirez le doigt d'allumeur en tirant dessus, puis le cache-poussière.



❹ Remontez

Remontez dans l'ordre inverse, puis branchez le multimètre, le fil noir à la masse et le fil rouge sur la borne de la bobine qui est reliée aux rupteurs (pinces rouge et noire aux bornes de la batterie et la verte au rupteur pour la lampe).



❺ Lisez l'angle de came

Démarrez le moteur, attendez qu'il soit bien chaud, et au besoin réglez le ralenti à la valeur de régime préconisée par le constructeur. Lisez le réglage indiqué sur le multimètre ou la lampe.



❻ Ajustez le réglage

Si l'angle de came n'est pas correct, recommencez la procédure de réglage d'écartement avec une cale plus mince, si l'angle de came est trop faible, ou plus épaisse, à l'inverse. Contrôlez à nouveau la valeur en dynamique.

Les contacts des rupteurs (les fameuses vis platinées) s'usent à la longue, comme le toucheau, le doigt qui actionne le rupteur quand il rencontre la came. Le réglage de l'écartement est donc à faire régulièrement. Normalement, une cale ou jauge d'épaisseur de la valeur préconisée par le constructeur suffit. Mais quand la mécanique est usée, que les pièces internes de l'allumeur ont pris un très léger jeu, ou si les éléments de rechange ne sont pas de très bonne qualité, le réglage des rupteurs au jeu de cales peut ne pas suffire pour un fonctionnement moteur optimal.

Le pourcentage de Dwell, c'est quoi ?

Aussi appelé « angle de came », c'est la durée pendant laquelle les rupteurs sont fermés. Le Dwell s'exprime en pourcentage de l'angle du cycle d'allumage total (360° / nombre de cylindres). On peut simplifier la chose en parlant de temps de charge de la bobine. L'axe d'allumeur tourne à la même vitesse que l'arbre à cames. Il n'est pas rond, mais comporte autant de bossages que de cylindres. Un toucheau frotte sur ce dernier. Quand il rencontre un bossage, le rupteur s'ouvre, la bobine n'est plus mise à la masse et le courant haute tension est envoyé à la bougie. Quand il se referme, la bobine se recharge en créant un nouveau champ magnétique jusqu'à la prochaine ouverture.

Quelle est l'importance du réglage ?

Un pourcentage de Dwell trop faible entraîne une avance à l'allumage accrue, une surconsommation et des ratés de combustion. Quand il est trop important, l'avance à l'allumage est réduite. Il y a aussi surconsommation et un risque d'échauffement de la bobine. Se référer à l'écartement des rupteurs recommandé par le constructeur est une base et peut être suffisant quand l'allumeur est en parfait état, les rupteurs neufs et de bonne qualité. Mais l'angle de came ou le pourcentage de Dwell donne un résultat plus précis. Pour exemple, sur notre Renault 4 de test de 140 000 km, le réglage des rupteurs préconisé de 0,45 mm donne un angle de came compris entre 51 et 52°. Pour atteindre l'angle de came préconisé (57° ± 3°), il a fallu régler l'écartement à 0,30 mm.





❷ Positionnez

Enclenchez la plus grande vitesse et desserrez le frein à main. Faites bouger la voiture pour placer le toucheau de la partie mobile du rupteur au sommet de l'un des bossages de l'axe d'allumeur.



❸ Ajustez

Débloquez la vis qui maintient la partie fixe du rupteur. Déplacez ce dernier jusqu'à ce que la cale de réglage préconisée (0,45 mm dans notre cas) coulisse sans être totalement libre. Puis resserrez et contrôlez à nouveau.

les indispensables



JEU DE CALES

Les cales (aussi appelées « jauges ») de différentes épaisseurs sont indispensables pour contrôler l'écartement des rupteurs et des électrodes des bougies.

4 À 15 €
Centres autos, magasins de bricolage, Internet

MULTIMÈTRE SPÉCIAL AUTOMOBILE



Au-delà des fonctions voltmètre, ampèremètre et ohmmètre, un multimètre dédié à l'auto y ajoute la lecture de l'angle de Dwell, mais aussi du régime moteur. Indispensable pour régler parfaitement sa voiture ancienne.

80 À 150 €
Centres autos, magasins de bricolage, Internet

LAMPE STROBOSCOPIQUE

Émettant un flash synchronisé avec l'étincelle du cylindre numéro 1 grâce à sa pince ampéremétrique, elle permet le réglage dynamique de l'avance à l'allumage en pointant la lampe vers le repère du volant moteur ou de la poulie de vilebrequin. Elle doit être branchée à la batterie à l'aide de pinces noire et rouge. Certaines de ces lampes sont également capables d'afficher le pourcentage de Dwell. Dans ce cas, une troisième pince, généralement verte, est à brancher sur la borne qui relie la bobine aux rupteurs.

50 À 150 €
Centres autos, Internet



Nos conseils

Le réglage de l'avance initiale

L'une ou l'autre des deux méthodes ci-dessous peut être utilisée.

Réglage statique

En plus de l'écartement des rupteurs, il est important de régler l'avance initiale à l'allumage. Cela peut se faire à l'aide d'un ohmmètre (branché sur le rupteur et à la masse) ou d'une lampe témoin (branchée sur le rupteur et une alimentation 12V). Il faudra pour cela faire tourner le moteur à la main pour placer le repère de point mort en haut du volant moteur (ou de la poulie de vilebrequin), en face du repère d'avance matérialisé sur le carter. Puis tournez l'allumeur dans le sens de rotation de l'axe jusqu'à ce que le contact soit coupé (ou la lampe s'éteigne), revenez en arrière et arrêtez dès que la continuité est effective (ou que la lampe s'allume). Serrez la bride pour finir.



Réglage dynamique

Débranchez la capsule à dépression et bouchez le tuyau. Branchez la lampe en respectant le sens du courant pour la pince ampéremétrique puis démarrez le moteur. Dans le cas d'une lampe classique, pointez-la vers le repère et alignez celui du volant moteur avec celui d'avance sur le carter en tournant l'allumeur. Si la lampe possède un déphasage, réglez l'avance désirée sur l'affichage digital puis alignez les deux repères de point mort haut.



De A à Z



Dans ce petit lexique, Auto Plus Classiques vous explique les mots et les techniques de l'automobile que vous pouvez rencontrer au fil de ses articles.

POSITION « RALLYE » (P. 23, 28)

Si le dossier de banquette qui s'accroche au plafond de la Renault 16 prête à sourire aujourd'hui, son habitacle disposait de nombreuses combinaisons. La position « maman » permet de coincer un couffin en avançant la banquette à fond et en reculant au maximum le siège passager avant. Mais la position « rallye » est encore plus déroutante. Cette fois, le dossier de la banquette arrière s'incline à 45° dans le prolongement de celui du siège passager avant de façon à *« disposer d'un véritable fauteuil de relaxe totale pour éliminer la fatigue »*. Le mot « rallye » aurait-il plusieurs significations ?



RENAULT COMMUNICATION / DR

ALLUMAGE ÉLECTRONIQUE (P. 101)

Les rupteurs ont pour rôle de commander la bobine afin qu'elle libère l'étincelle au bon moment. Ces contacts, initialement recouverts de platine, s'usent, tout comme le toucheau qui actionne la partie mobile. L'écartement évolue donc continuellement et cela modifie le point d'allumage comme le temps de charge de la bobine. Pour annuler le phénomène et réduire l'entretien, un boîtier électronique permet de limiter le courant qui y circule. Mais les rupteurs peuvent également être remplacés par un capteur à effet *hall* (mesure de variation d'un champ magnétique). Une bobine plus puissante peut aussi être utilisée.



PH. TOSSIER / PILOU / EMAS

JALOUSIES (P. 102)

Ce système de fenêtres à volets orientables est aussi appelé « persienne ». Il permet une vision unilatérale. On utilise également ce mot en automobile, pour identifier certains effets de style, mais aussi des accessoires à installer sur la lunette arrière ou les vitres de custodes. Le but est de réduire l'ensoleillement et la chaleur dans l'habitacle sans nuire à la visibilité, bien que les volets soient cette fois fixes.

BOXER (P. 80, 82)

On appelle « boxer » un moteur doté de cylindres opposés, à plat, dont chaque bielle est entraînée par son propre maneton de vilebrequin. Les pistons situés face à face ont des mouvements opposés et se dirigent donc au point mort bas en même temps. À ne pas confondre avec un moteur en V à 180°, dont les bielles des deux cylindres opposés sont rattachées au même maneton.



PORSCHE AG



CITROËN

ZONE BLEUE (P. 97)

Parallèlement à l'utilisation d'un dispositif de contrôle de la durée de stationnement (disque), les zones bleues, adoptées à Paris en 1957 (par décret sur l'ensemble du territoire en février 1960), la circulation d'utilitaires d'une charge utile de plus de 500 kg et d'une empreinte au sol supérieure à 8 m² sont interdits dans certaines villes de France. Des constructeurs ont donc modifié les caractéristiques de leurs utilitaires : la charge utile de l'Estafette « Zone Bleue » passe de 600 à 500 kg et les pare-chocs du Type H idoine sont raccourcis.

Auto Plus Classiques HORS-SÉRIE

UNE LÉGENDE FRANÇAISE



Découvrez, au fil de 176 pages, le contexte historique et la société française dans lesquels la 2CV a évolué, transgressé les codes, et accompagné les bouleversements économiques, géopolitiques et sociétaux. Cet ouvrage unique, agrémenté de plus de 250 photographies, images publicitaires et documentaires, illustre l'épopée de la « Deudeuche ».

EN VENTE ACTUELLEMENT

LA BONNE AFFAIRE DU MOMENT

1983-1987

Honda Civic 3G

455 000 EXEMPLAIRES



Après deux opus passés relativement inaperçus, la troisième génération de Civic a conquis le public grâce à une ligne atypique. Aujourd'hui dans l'ombre de sa remplaçante, elle continue de séduire quelques amateurs par ses moteurs vivants et pratiquement incassables.

Par Pierre-Louis Champeaux - Photos: Benjamin Asket – Virage Agency

L'été 1983 réserve quelques surprises chez Honda. Âgée de tout juste quatre ans, la Civic 2 fait déjà valoir ses droits à la retraite. Sa remplaçante, qui séduit par ses lignes tendues, la démode immédiatement. D'emblée, une large gamme est prévue avec une Hatchback 3 portes, une berline Sedan 4 portes (vendue chez nous sous la marque Rover) et un coupé CRX. Un break 5 portes baptisé Shuttle les rejoint quelques mois plus tard, offrant ainsi un choix de carrosseries unique dans la catégorie. Le succès est au rendez-vous, avec des stocks qui peinent à satisfaire la demande à une époque où les japonaises sont encore soumises à des quotas d'importation. La finition soignée et l'équipement complet la distinguent de la concurrence tout autant que sa ligne. Sous le capot, les moteurs se révèlent vivants, s'accordant bien avec l'agilité (et la fermeté !) de l'auto. Malgré ce tableau plutôt flatteur, cet opus ne vivra pas plus longtemps que son aïeul, la quatrième génération étant dévoilée courant 1987. Une carrière de seulement quatre ans qui réduit forcément le nombre d'évolutions, le principal changement étant l'arrivée des versions GT (3 portes), 4×4 (Shuttle) et 1.6 (CRX) en 1985 et 1986.

Aujourd'hui, la Civic 3G souffre de sa relative ressemblance avec sa remplaçante, qui affiche les mêmes proportions et des contours légèrement arrondis. Malgré sa relative rareté, elle affiche des cours raisonnables, l'absence de versions de pointe badgées VTi ou VTEC (qui n'arriveront que sur la 4G) limitant la surcote. La forte personnalité du modèle et sa robustesse en font donc un choix original et malin pour qui souhaite rouler différent à petit prix.

Toutes les puissances sont exprimées en ch DIN.





IDENTIFICATION

● La plaque constructeur est fixée sur la tôle de tablier côté passager. Elle porte le numéro dans la série du type qui est aussi frappé à proximité de cette plaque. Les numéros suivants permettent de savoir de quel modèle il s'agit :

Berlines 3/4 portes :
1.3 : AG-53
1.3 BVA : AG-33
1.5 : AH-53 puis AH-53A
1.5 BVA3 : AH-33
1.5 BVA4 : AH-73
Break 5 portes Shuttle :
1.5 : AN-55 puis AH-53A
1.5 BVA : AN-35
1.5 4×4 : AR-65

Coupé CRX :
1.5 : AF-53
1.6 : AS-53
Le numéro du moteur est frappé sur le bloc-cylindres, côté passager.
1.3 : EV2 (D15A1)
1.5 : EW2 (D15A2) et EW3 (D15A3)
1.6 : ZC1 (D16A1)





Les évolutions majeures

1983 : En septembre, lancement en berline 3 portes (1.3 ou 1.5, celui-ci étant disponible en finitions S et GL) et coupé CRX (1.5). Cette dernière est orthographiée « CR-X » sur certains marchés.
1984 : En janvier, arrivée du break Shuttle (1.5).
1985 : En juillet, nouvelle berline 1.5 GT et nouveau Shuttle 4×4. Arrêt de la 1.5 S.
1986 : En juillet, retouches (boucliers, bas de caisse, capot) et nouveau moteur 1.6 sur CRX.
1987 : En octobre, arrêt des berlines 3 portes et coupé CRX. Le Shuttle reste quelques mois en vente avec l'ancienne carrosserie avant d'être remplacé en 1988.



LA MÉCANIQUE

Au lancement, on retrouve les blocs EW en 1.3 et 1.5 de cylindrée. Ils sont également nommés « D15 », appellation qui sera reprise sur la génération suivante. Il reste toutefois complexe d'adapter un moteur de Civic 4G sur une 3G, les supports moteur n'étant pas placés au même endroit. Bon à savoir avant d'envisager un changement… À l'usage, ces essence à 12 soupapes séduisent autant par leur tonus que par leur robustesse. C'est un peu moins vrai concernant les autos dotées de la boîte automatique (3 ou 4 rapports), au fonctionnement particulier. Pour résumer, on évolue sur L en ville, on bascule sur le symbole « étoile » sur route et on finit sur OD (pour overdrive) sur voie rapide et autoroute. Certains ont tendance à tout faire sur le même rapport, ce qui fait forcer la boîte et la fragilise. En cours de carrière, seul le CRX aura droit au 1.6 à 16 soupapes, très prisé. Mais cette génération ne connaîtra jamais les mythiques déclinaisons VTi et VTEC.

Les points à surveiller

● **Cardans :** défaut de matière sur les pièces montées jusqu'en 1986. Sur toutes, faible longévité (80 000 à 100 000 km).
● **L'échappement :** le silencieux arrière rouille rapidement.
● **La pompe à essence :** bruyante d'origine, elle peut fuir dès 50 000 km. Une nouvelle référence est installée à partir du millésime 87.
● **Amortisseurs :** ceux des CRX 1.5 ont une faible durée de vie, avec un risque de fuites prématurées.
● **Freinage :** les disques de freins s'usent parfois irrégulièrement et se voilent facilement.



Les évolutions majeures

1983 : En septembre, lancement en berlines 1.3 de 71 ch (carburateur double-corps, 5 CV sur BV5 et BVA3) et 1.5 12 soupapes de 85 ch (carburateur double-corps, 7 CV avec BVM5, 5 CV avec BVA3). CRX disponible avec 1.5 injection PGM-FI de 100 ch (6 CV).
1984 : En janvier, Shuttle disponible avec 1.5 de 85 ch (BVM5, 6 CV).
1985 : En juillet, berline 1.5 GT de 100 ch (6 CV) et Shuttle 4×4 (1.5 de 85 ch, BVM6 avec 1re courte, 7 CV).
1986 : En juillet, le Shuttle 1.5 passe de 6 à 7 CV. Sur CRX, moteur 1.6 (double arbre à cames en tête, 16 soupapes) de 125 ch (8 CV) au lieu de 1.5.









LA CARROSSERIE

C'est l'un des points forts du modèle, qui profite de nombreuses déclinaisons offrant chacune une personnalité bien à elle. La 3-portes Hatchback (3,81 m de long) est la plus répandue, avec une ligne tendue qui plaît. La très classique berline 4 portes Sedan (4,15 m) n'a pas été vendue sur le marché français par Honda, mais a été proposée par Rover sous l'appellation 213/216. Le break 5 portes Shuttle (3,99 m) se présente quant à lui comme l'ancêtre des monospaces compacts. À noter que le coupé CRX (3,67 à 3,69 m) repose sur un empattement raccourci de 18 cm. En tout début de carrière, ce dernier apparaît parfois sous le nom de Civic CR-X, le tiret disparaissant rapidement.



Les points à surveiller

● **La rouille :** vérifiez en priorité les bas de caisse et les ailes arrière. Les points d'ancrage du train arrière sont une autre zone sensible, notamment sur les CRX. Attention également à l'entourage du toit ouvrant sur les autos équipées.

● **Les optiques :** outre la présence de rouille derrière les feux arrière, mieux vaut s'assurer de leur bon état tant la fourniture de pièces détachées peut être problématique.

● **Les portes :** les baguettes latérales (courtes ou longues) ne sont pas présentes sur toutes les versions. Les portes étant grandes, les risques de traces de coups sont élevés.





La zone la plus sensible à la corrosion se situe à la jonction entre l'aile arrière et le passage de roue. Attention également aux bas de caisse, exposés, et à l'entourage des feux arrière.

Les évolutions majeures

1983 : En septembre, berline 3 portes Hatchback et coupé CRX. La berline Sedan 4 portes (aussi appelée Balade) n'est pas vendue en France. Sur 1.5 GL, vitres teintées et essuie-glace AR. Sur 1.5 S, baguettes latérales et toit ouvrant.

1984 : En janvier, commercialisation du break 5 portes Shuttle.

1985 : En juillet, 3 portes 1.5 GT avec pare-chocs ton caisse spécifique, essuie-glace arrière, enjoliveurs spécifiques, bandeaux réfléchissants entre les feux arrière. Shuttle 4×4 avec second rétro extérieur mais sans toit ouvrant.

1986 : En juillet, CRX retouchés avec nouveaux boucliers, baguettes latérales en remplacement des bandeaux de protection et nouvelles jantes alu.

pour en savoir plus

LIVRES
- *La Honda Civic de mon père*, Patrice Vergès, ETAI
- *Une vie en Honda Civic*, François Bouet, Les Cahiers de l'édition

REVUE TECHNIQUE
- *Repair Manual Honda Civic 1984 thru 1991* (all models), Haynes (en anglais)

SITES INTERNET GÉNÉRALISTES ET FORUMS
- Civicyume.com
- Japancar.fr



L'HABITACLE

L'ensemble est lumineux et offre plus de place que l'apparence du modèle ne le laisse supposer. On note par ailleurs la présence d'une banquette arrière coulissante sur certaines 1.5, qui transforme la Civic 3G en une sorte de grosse Twingo avant l'heure. Dommage que les assises ne soient pas davantage rembourrées… Aux chapitres finitions et habitabilité arrière, cette 3G fait d'ailleurs mieux que les suivantes ! Le coffre de la 3-portes apparaît par ailleurs assez limité, avec un accès peu aisé. Bon point en revanche pour les dossiers rabattables par moitié et la finition sérieuse. Le mobilier est bien fixé, les plastiques tiennent bien dans le temps. Résultat, ni rossignol (sauf en provenance de la plage arrière) ni allumage de voyants intempestif. C'est du solide !



La plage arrière articulée est relativement lourde, ce qui a tendance à fatiguer ses fixations latérales. Et comme le seuil est haut perché, il faut très souvent la manipuler.

Les sièges peuvent se déchirer au niveau de la couture entre la partie en tissu et celle en simili. Le siège conducteur est logiquement le plus touché.

Les évolutions majeures

1983 : Lancement en versions 1.3, 1.5 GL (radio, lunette AR chauffante, banquette arrière coulissante avec dossiers séparés) et 1.5 S (radio K7, compte-tours) avec carrosserie 3 portes. CRX avec équipement de 1.5 S et toit ouvrant électrique.
1984 : Nouveau Shuttle avec équipement de 1.5 S et toit ouvrant électrique.
1985 : En juillet, Shuttle 4×4 avec sièges arrière modulables. Hatchback 1.5 GT avec équipement de S et sièges baquets.
1986 : En juillet, CRX retouché avec sièges portant un marquage CRX.

Les points à surveiller

- **Le ciel de toit :** tendance à s'affaisser, notamment sur la partie arrière.
- **Les sièges :** les coutures ont tendance à lâcher à l'avant, notamment au niveau des jonctions entre les parties en tissu et celles en skaï.

Quelle que soit la version, la Civic 3G se fait assez discrète en annonces. Les autos défraîchies côtoient les exemplaires jalousement préservés, créant de gros écarts de prix. On trouve aussi quelques rares berlines 4 portes importées, souvent en bel état. Du côté des CRX, les autos restées en configuration d'origine attirent les amateurs, avec des prix qui ont tendance à s'envoler, notamment avec le 1.6 sous le capot.

LA COTE :

	À restaurer	À réviser	Prête à rouler
1.3	800 €	1500 €	2700 €
1.5	1500 €	2800 €	4000 €
Shuttle	1600 €	3000 €	4200 €
Shuttle 4×4	2000 €	4000 €	6000 €
CRX 1.5	1800 €	3500 €	5000 €
CRX 1.6	2500 €	5000 €	8000 €

LAQUELLE CHOISIR ?

Celle que vous trouverez ! En pratique, le 1.3 offre déjà assez d'allant. Les citadins pourront se laisser tenter par l'originale boîte auto après avoir assimilé les subtilités de son fonctionnement. Le choix de la polyvalence est sans conteste le Shuttle 1.5, celui du collector en puissance le CRX doté du même moteur.

Renault Estafette (1959-1980)



RENAULT COMMUNICATION / DR

La première traction avant Renault, c'est bien l'Estafette, un petit utilitaire omniprésent dans la France des années 60 aux années 80. Son évolution a cependant été mesurée durant ses 21 ans de carrière.

Par Camille Pinet

Le savoir-faire de Renault en matière de petits utilitaires ne remonte pas au Trafic et au Master, qui font encore son succès aujourd'hui, mais bien à l'Estafette. Son gabarit plus adapté à la ville que celui de ses rivaux et ses nombreuses astuces, comme sa porte conducteur coulissante (sur les fourgons), ont rapidement convaincu la clientèle laborieuse française, même si son succès n'a pas atteint une envergure internationale. Dans la généalogie Renault, il reste également le tout premier modèle à avoir introduit la traction avant, malgré des premières esquisses qui envisageaient encore le tout-à-l'arrière. Après avoir connu une évolution à rythme soutenu dans les années 60, notamment grâce à l'adoption de motorisations essence plus puissantes que l'anémique Ventoux (aussi appelé Billancourt) des débuts, sa deuxième partie de carrière a été moins agitée. Pas de quoi remettre en cause son succès, qui a profité de son positionnement original : plus petit que les Type H et J7, il était plus à l'aise en ville et nettement moins cher. Il a néanmoins toujours souffert de ses mécaniques essence peu puissantes et gourmandes, et de l'absence de diesel, alors que ses concurrents en proposaient déjà. Quoi qu'il en soit, sa production de 533 209 exemplaires témoigne de sa réussite.

LE PRÉCÉDENT

Le Renault 1000 kg

La gamme d'utilitaires de Renault du début des années 50 doit beaucoup à l'avant-guerre, puisqu'elle repose sur la Dauphinoise, dérivée de la Juvaquatre lancée en 1937, et sur les R2060 Voltigeur et Goélette, motorisés par le brave 4-cylindres de la Primaquatre. Un utilitaire aux formes rondouillardes et sympathiques, mais totalement dépassé face au Citroën Type H et au Peugeot D3A.


RENAULT COMMUNICATION / DR


RENAULT COMMUNICATION / DR

1959

La présentation

L'Estafette est présentée à la presse en juin 1959 et sa commercialisation intervient en septembre suivant. Le catalogue intègre six versions: le fourgon 600 kg, une version ***Zone Bleue*** 500 kg correspondant à une réglementation de l'époque, le bus Microcar, le modèle bâché (ou pick-up), le fourgon surélevé et le plateau nu. Tous reçoivent la même motorisation Billancourt 845 cm^3 de 32 ch SAE.

1961

Alouette, gentille Alouette

Renault présente en avril 1961 la nouvelle version Alouette, transformable: il s'agit d'une Microcar huit places dont les sièges sont amovibles. La préférée des gendarmes...
■ **Évolutions:** en avril 1961, nouveau logo Renault Régie nationale France en dessous du pare-brise, nouvelle poignée intérieure de hayon en juin. En octobre, lancement de la version plateforme pour carrossiers.


RENAULT COMMUNICATION / DR

Les points à surveiller

LA ROUILLE
La protection rudimentaire contre la rouille de l'Estafette crée des dégâts au niveau des planchers, des bas de caisse et des passages de roue.

LE REFROIDISSEMENT
La rengaine est connue sur les moteurs Billancourt et Cléon-fonte: gare au joint de culasse, d'autant que ces petits moteurs sont mis à rude épreuve.

LES PIÈCES
Moins collectionnée que les automobiles contemporaines, l'Estafette souffre de pénurie de certaines pièces d'usure, ou de tarifs prohibitifs comme les cylindres de roue à l'avant.

Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90



RENAULT COMMUNICATION / DR

1962

À la recherche des chevaux manquants

Dès son lancement, l'Estafette est critiquée pour son manque de punch. Elle entame sa laborieuse course à la puissance dès 1962 avec l'adoption du Sierra (aussi appelé Cléon-fonte) 1108 cm^3 de 45 ch SAE emprunté à la R8 en mai. De quoi permettre une augmentation à 800 kg de la charge utile sur le Fourgon. L'adoption du nouveau moteur entraîne la modification du refroidissement, des suspensions et de la transmission. La plaque d'immatriculation rejoint le pare-chocs avant pour permettre l'agrandissement de la grille d'aération.

■ **Évolutions:** en septembre, nouveau siège conducteur.

Nouveau visage pour l'Estafette

En septembre, la camionnette Renault reçoit une nouvelle face avant marquée par une calandre tôlée à ouvertures rectangulaires, tandis que les aérations en dessous du pare-brise disparaissent sur tous les modèles. Pour l'occasion, le logo Vasarely fait son apparition à l'avant.

■ **Évolutions:** freins assistés sur 1000 kg en septembre, ailes arrière boulonnées et non plus soudées.

■ **Moteurs:** carburateur dépollué en septembre et nouvelle plaque constructeur avec losange à l'arrière.

1973


RENAULT

1974-1976

Une Estafette plus sûre

L'Estafette n'évolue qu'à la marge durant les années 70, ne recevant que quelques modifications de détails. En juillet 1976, les dernières évolutions importantes sont introduites. Elles concernent la sécurité avec l'apparition de points d'ancrage dans la zone de chargement, de ceintures de sécurité et d'un double circuit de freinage. Jusqu'à la fin de la production, les changements sont mineurs, les plus notables étant l'adoption d'un moto-ventilateur, d'un pot de détente sur l'échappement et d'un siège conducteur rembourré en juillet 1977. La production s'arrête en mai 1980.

■ **Évolutions:** à partir de septembre 1974, bouton de warning à gauche du tableau de bord. En juillet 1976, carburateur indéréglable.



RENAULT COMMUNICATION / DR

1965

L'Estafette joue les limousines

En avril, une nouvelle version 1000 kg rallongée de 38 cm intègre la gamme. Elle adopte un freinage, des rapports de transmission et une monte pneumatique modifiés, les deux premières évolutions étant partagées avec le 800 kg. Un logo 1000 kg prend place à l'avant.

■ **Évolutions:** le logo Renault de la face avant disparaît, nouvel embrayage à diaphragme en décembre sur 1000 kg, généralisé en mai suivant sur les autres modèles. En décembre, apparition du Microcar De Luxe avec entourages de vitres chromés, sellerie chamois, enjoliveurs de roues et de pare-brise.



RENAULT COMMUNICATION / DR



CATHY DUBUISSON / EMAS

1968

Une vraie cure de forme

En septembre, l'Estafette gagne une nouvelle motorisation 1289 cm^3 de 43 ch SAE et 7 CV fiscaux qui cohabite avec l'ancienne jusqu'en janvier 1969. Pour l'occasion, elle adopte des pare-chocs renforcés et enveloppants, une nouvelle planche de bord et un nouveau volant.

■ **Évolutions:** depuis octobre 1966, les bâchés, pick-up et plateforme ne sont plus disponibles qu'en 1000 kg et les déflecteurs intérieurs de haut de pare-brise sont supprimés sur les fourgons. Depuis avril 1967, les charnières de hayon sont vissées et non plus soudées. Depuis mai 1967, un limiteur de freinage équipe les 800 kg.

LE REMPLAÇANT



Le Trafic

Après plus de 20 ans de bons et loyaux services, l'Estafette laisse la place au Trafic, au moins aussi révolutionnaire avec ses lignes très modernes et l'apparition du diesel attendu en vain par la clientèle de son ancêtre. Cette première génération, qui frise le million d'exemplaires produit, connaît une large diffusion internationale et une carrière tout aussi longue, puisqu'elle ne quitte la scène qu'en 2001!

RENAULT COMMUNICATION / DR

Bilan

UN MYTHE DE LA FRANCE QUI SE LÈVE TÔT

Les carrières longues des utilitaires en font des repères temporels ineffaçables. Symbole des années 60 70 et 80, l'Estafette ne meurt jamais: la preuve, c'est le cheval de labour de votre magazine préféré!



Motobécane 41 S de 1985

À PARTIR DE 500 €

Dans l'ombre de la 51, la 41 représente une excellente porte d'accès au fameux moteur AV10. Cette version sans variateur tente de dissimuler sa vocation utilitaire derrière des couleurs vives qui sentent bon les années 80.

Textes: Pierre-Louis Champeaux
Photos: Nicolas Soler

Le lancement de la 103 et son moteur à clapets avait fait mal à la 50 et, dans une moindre mesure, à sa petite la sœur la 40. Outre sa mécanique plus moderne et plus vive, la petite Lionne profitait d'une image plus jeune qui attirait davantage la clientèle lycéenne. En 1978, Motobécane réagit enfin et dévoile la 51. Derrière une allure proche de celle de l'ancienne 50, elle cache un moteur AV10 à clapets qui pousse à la retraite le bon vieux AV7. Au menu, des lamelles d'acier et une admission dans le carter et non dans le cylindre, assurant une belle vivacité sans plomber le budget carburant. Le modèle est décliné en 41, qui remplace l'ancienne 40. La logique est la même que pour les 40/50: la 41 n'aura jamais droit aux suspensions arrière. Mais contrairement à son aïeule, elle recevra d'office une fourche et un frein avant à tambours. Ouf! D'emblée, une mini-gamme est proposée: T ou V pour le moteur (sans ou avec variateur), S ou L pour le niveau d'équipement (compteur de vitesse et trousse à outils pour la seconde), C pour indiquer l'éventuelle présence de clignotants. La finition L (pour Luxe) disparaît dès 1981, l'offre étant limitée à la version VS dès l'année suivante. En coulisse, la marque Motobécane est rachetée par Yamaha, qui la rebaptise MBK. Mais à l'instar de la série des 88, la 41 va conserver l'ancienne appellation jusqu'à sa mise à la retraite… En 1985, la 41 confirme son rôle de produit d'appel et perd son variateur: c'est le retour de la version TS, désormais appelée 41 S ou 41 «tout court». Cette simplification va de pair avec l'arrivée de coloris plus jeunes. L'**allumage électronique** est installé à compter de 1988, permettant à ce modèle de plus en plus marginal de finir tranquillement sa carrière en 1991, poussé vers la sortie par la 51 Club d'entrée de gamme.

LA TECHNIQUE

Cylindrée	49 cm³
Puissance	2,75 ch à 5500 tr/mn
Couple	0,33 mkg à 3000 tr/mn
Carburant	Mélange deux temps (2 % d'huile de synthèse)
Alimentation	Carburateur 13 mm
Refroidissement	Par air
Transmission	Courroie primaire et chaîne secondaire
Consommation	2,5 l/100 km
Réservoir	4 litres
Poids	42 kg (à vide sans essence)
Pneus	2.00 × 17
Vitesse maxi	45 km/h

Le début de la fin

Notre exemplaire du jour est une version d'entrée de gamme S. Il bénéficie du séduisant bleu proposé de 1985 à 1987, rehaussé de bandes colorées en vigueur sur toutes les 41/51 d'alors. Un modèle dans son jus qui a conservé toutes ses spécifications d'origine malgré quatre décennies d'utilisation.



Le starter
La manette à gauche du volant commande le starter, indispensable pour les démarrages à froid. À côté, on remarque la présence d'une bonne vieille sonnette d'époque estampillée Motobécane, qui équipait souvent les Mobylette dépourvues de klaxon.



Le moteur
Il s'agit de l'AV10, réponse de Motobécane au moteur à clapets du 103. Un bloc solide, très répandu, qui est l'un des atouts majeurs de cette 41. Sur les versions V, il a même droit à un variateur, dont sera toujours privé son rival Peugeot 102.

Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90

l'essai du novice

Une base séduisante

L'AV10 sans variateur, je le connais par cœur puisque j'ai vécu mes années lycée aux côtés d'une 51 Club « de base ». C'est donc avec gourmandise que je prends les commandes de cette 41. La mise en route est simple, une traditionnelle manette de décompresseur ayant enfin pris place à droite, au lieu de pousser la manette des gaz. Aidés du starter, les premiers tours de roues dévoilent une machine ultralégère, et donc très maniable. Assis assez bas, je retrouve la confortable selle des 51 Club. Elle compense en partie l'absence d'amortisseurs arrière. Le grand guidon offre une position de conduite plaisante, le dos bien droit. L'essai se déroulant sur terrain plat, je retrouve avec délice la vivacité de l'AV10, même dépourvu de variateur. J'atteins rapidement un petit 50 km/h qui me permet d'évoluer sans peine en ville. Mieux, le gabarit fluet de la 41 autorise quelques manœuvres dans un trou de souris dès que l'horizon devient trop encombré. Résultat, derrière un look gentiment désuet, cette 41 se révèle encore très à son aise en ville.





Le pot

Sa forme de boudin tranche avec la sportivité affichée par le Cobra mi-long qui va le remplacer sur les 51 au début des années 90. S'il est exposé aux agressions extérieures, sa compatibilité avec celui des premières 51 facilite la recherche de pièces de rechange.



La selle

Elle aussi est identique à celle qui équipe les 51 non sportives, mais conservera son marquage Motobécane jusqu'à la fin de la carrière de la 41. Confortable, elle compense en partie l'absence d'amortisseurs arrière.

Les caches latéraux

Ils sont spécifiques aux 41, et leur décoration a régulièrement changé en cours de carrière. En tôle, ils ont le mérite d'être plus solides que leurs équivalents en plastique chez Peugeot.



les points à surveiller

LE MOTEUR
Le bloc AV10 est ici sans variateur, donc fixe. Bon point, il sera facile de trouver des pièces de rechange tant il a été monté sur de nombreuses machines Motobécane et MBK.



LE PHARE
Il ressemble comme deux gouttes d'eau à celui des anciennes 40/50 mais est ici peint en noir. Dans tous les cas, il devient cassant au fil du temps. Sur les versions L, il accueille un compteur.

LES AUTOCOLLANTS
Ils contribuent à rajeunir l'aspect du modèle, notamment à partir de 1985. Mais gare à ceux des caches latéraux, souvent râpés par les pieds du conducteur.



Le robinet d'essence

Le robinet propose trois positions (ouvert, fermé et réserve), la dernière étant vendue comme la parade contre les pannes d'essence dans certains catalogues.



Merce

Grâce à sa conception sécuritaire poussée, le SL R107 a été l'un des rares roadsters sans arceau à subsister durant les années 70 et 80. Aujourd'hui sa côte s'envole, mais pas pour toutes les versions, notamment les coupés.

Par Camille Pinet

En 1971, lorsque le SL R107 apparaît, les États-Unis, principale destination de tous les modèles européens à carrosserie découverte, font l'objet d'une offensive sécuritaire sans précédent, qui sonne le glas de nombreux cabriolets et roadsters trop peu rigides. Mercedes avait cependant largement anticipé le phénomène au moment de concevoir le remplaçant du fameux SL Pagode. En plus de sa rigidité renforcée, le nouveau modèle symbolise aussi le changement d'ère de design, le Français Paul Bracq laissant les clés du bureau de style Mercedes à Bruno Sacco. La nouvelle gamme accueille également en son sein le très atypique coupé SLC à empattement rallongé, censé remplacer l'auguste W111/112. Des évolutions qui n'intimident nullement la clientèle, qui leur réserve un très bon accueil, d'autant plus que le modèle ne compte pour ainsi dire aucun véritable concurrent durant les années 70. Malgré une ligne pratiquement inchangée, ce SL connaît d'innombrables évolutions durant sa carrière, avec le montage de très nombreuses mécaniques et transmissions. Elles expliquent en grande partie quelques spécificités inhabituelles du marché du R107. Par exemple, alors que la plupart des anciennes sont préférées dans leurs premières années, c'est tout le contraire pour le roadster, dont les derniers millésimes sont équipés des motorisations et des transmissions les plus brillantes. Attention également aux importations américaines, très nombreuses, qui n'ont pas seulement à souffrir de leurs disgracieux pare-chocs mais aussi de moteurs moins performants, car dépollués. Leur historique est également plus difficile à retracer en général. Gare aux bonnes affaires apparentes : il y a un SL R107 à tous les prix mais pas forcément le bon…



18 000 €

RL GNZLZ / FLICKR

Un sommet à « petit » prix

Mis à part la limousine 600 produite au compte-goutte, le coupé SLC à empattement rallongé de 36 cm basé sur la R107 était le modèle le plus cher de la gamme Mercedes dans les années 70, mais il n'a pas rencontré aussi bien son public que le roadster. Un désamour relatif qui se poursuit aujourd'hui et lui vaut des prix un peu plus raisonnables. Certains lui trouvent cependant plus d'élégance que le roadster grâce à sa ligne originale et ses fameuses **jalousies** ⚠ ! Les prix démarrent à 18 000 € pour un 350 SLC, mais attention : les 500 SLC dotés du V8 le plus récent de 250 ch montent au-dessus de 35 000 € !

les points à surveiller

LA ROUILLE

L'Étoile n'est pas un talisman contre la peste brune, surtout sur les modèles d'avant 1980 : les ailes, le fond du coffre, les passages de roue, les bas de caisse, le bac de roue de secours et la baie de pare-brise sont à surveiller, tout comme l'entourage des phares, de la lunette arrière sur les SLC et de la capote sur les SL.

LA MÉCANIQUE

Globalement fiables, les moteurs posent peu de soucis à part la chaîne de distribution simple rangée des 380 SL nord-américaines produites entre 1980 et 1983. Attention aux pompes à essence et à eau sur tous les modèles.

LES TRAINS ROULANTS

Silentblocs de train avant et boîtier de direction peuvent prendre du jeu. Les bras de suspension avant des modèles d'après 1985 peuvent rouiller.

L'HABITACLE

Les assises de siège s'affaissent, la climatisation automatique est perfectible et le tableau de bord a tendance à se fendre sur le dessus.

notre coup de coeur



M.KHON100 / FLICKR

27 000 €

Pourquoi pas un six-cylindres ?

Arrivé en 1974, plus sobre et moins coûteux à entretenir, le six-cylindres 2.8 n'est certes pas le moteur le plus puissant de la lignée, mais il dispense des performances déjà très correctes pour un modèle dont la vocation n'a jamais été sportive. Qui plus est, les versions automatiques ont toujours compté quatre vitesses, contrairement aux V8, un temps livré en boîte à trois rapports. Il permet également de mettre la main à coup sûr sur une version européenne, car il n'a été vendu que sur notre continent. Attention, là encore un surcoût est à prévoir pour les derniers modèles 300 SL, apparus en 1985, plus brillants et plus sobres.

⚠ Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90

des SL R107

1971-1989

Un parfum de ketchup
Conçu avant tout pour le marché américain, le SL R107 y a trouvé près de 60 % de sa clientèle. Beaucoup traversent désormais l'Atlantique dans l'autre sens, en raison de leurs tarifs beaucoup plus doux sur place. Attention néanmoins avant de se laisser aguicher : hormis leurs très disgracieux pare-chocs et leurs quadruples optiques montées à partir de 1972, leurs mécaniques sont largement dégonflées. Le 380 SL V8 se révèle ainsi moins puissant que le 280 SL européen à moteur six cylindres ! Reste que ce sont eux qui permettent d'accéder au R107 à un prix plus attractif.

22 000€


RM SOTHEBY'S

25 000€


NAKHON100 / FLICKR

L'esprit des origines
Les premiers SL R107 ne sont pas les plus courus en raison de mécaniques moins performantes, surtout lorsqu'elles sont associées à la boîte automatique à trois rapports à partir de 1972. Il n'est pas sûr néanmoins qu'ils méritent leur décote considérable par rapport aux modèles plus récents, mais ils permettent de profiter du modèle tel qu'il a été conçu, avec sa ligne la plus pure pour les versions européennes. Attention cependant à leur état, ces exemplaires ayant fêté leur demi-siècle !

La plus grosse cylindrée
Pour vous le bonheur se mesure en centimètre cube ? Alors vous n'aurez d'yeux que pour le 560 SL qui porte l'appellation la plus ronflante de toute la gamme R107, justifiée par le V8 de 5 547 cm^3 également vu sur la Classe S. Attention cependant, ce modèle catalysé de 230 ch commercialisé uniquement en Amérique du Nord et au Japon, reste moins performant que les 500 européennes et est affublé des pare-chocs américains honnis, même s'ils ont été nettement raccourcis par rapport aux modèles d'avant 1985. Assurément le modèle US le plus désirable.

55 000€


NAKHON100 / FLICKR

Un compteur minimaliste
Les SL R107 ont souvent beaucoup roulé et affichent des kilométrages donc très supérieurs à la norme pour des modèles de prestige. Les exemplaires comptant moins de 150 000 km apparaissent donc rares et suscitent des prix très élevés, au point de rejoindre désormais celui de certaines Pagode. C'est évidemment encore plus vrai pour le plus convoité de la gamme, le dernier 500 SL dans sa version de 245 ch produite à partir de 1985, qui atteint désormais des tarifs de prestige.

30 000€


B. ASKET / VIRAGE AGENCY / ERAS

Bilan – Un SL très convoité
Malgré sa production très supérieure aux 190 SL et Pagode, le R107 les a désormais rejoints dans la catégorie des modèles très recherchés et particulièrement coûteux. Seule manière de contourner la mode, un modèle US, ou mieux encore, son successeur R129, qui attend encore son heure.

CHEZ VOUS
À CHAQUE PARUTION !



JUSQU'À **-30%** sur votre abonnement

+ EN CADEAU : le sac week-end

- 1 numéro tous les 2 mois
- 2 hors-séries par an
- Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com

Idéal pour vos escapades de quelques jours, ce sac pliable s'emporte facilement partout.
Matière : polyester 600D.
Dimensions : 44 x 35 x 20 cm.
Coloris : gris et bleu.

Visuels non contractuels

PLUS RAPIDE, rendez vous sur : **bit.ly/apc-79** ou flashez le Qr code pour voir l'offre.




KIOSQUE mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M058 # D1670173

1 Je choisis la formule d'abonnement (je coche la case)

☐ Formule **BIMESTRIELLE** **-30%**
Auto Plus Classiques tous les 2 mois **+** 2 hors-séries/an **+ le sac week-end en cadeau +** les versions numériques pour **seulement 3,50 €** les deux 1ers mois puis 5,90 €/2 mois au lieu de ~~7,92€~~*. **Résiliable sans frais à tout moment**(1). (1)

☐ Formule **ANNUELLE** **-26%**
1 an (6 n° + 2 hors-séries) **+** les versions numériques pour **seulement 35 €** (au lieu de ~~47,50 €~~*).
Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part(2). (2)

2 Je choisis le mode de paiement

Par prélèvement automatique Je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et **je n'oublie pas de joindre mon RIB**

IBAN :

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez ERAS société éditrice d'Auto Plus Classiques, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier : ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

Le :
Date et signature obligatoires

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé !). Je me rends sur Kiosquemag.com : **bit.ly/apc-79** la boutique officielle d'Auto Plus Classiques

Par chèque (formule annuelle uniquement). Je renvoie le coupon accompagné de mon chèque (sans agrafe, ni scotch) **libellé au nom d'Auto Plus Classiques** à : **Service abonnement Magazine Auto Plus Classiques - 59898 Lille Cedex 9**

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M. Date de naissance (pour fêter votre anniversaire) : / /

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Email : Téléphone :

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Kiosquemag.com et gérer votre abonnement)

☐ Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège d'Auto Plus Classiques et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage !
☐ Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage !

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (40,70 €) et des frais de port (6,80 €). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 2 mois, je serai prélevé de 5,90 € tous les 2 mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 30/06/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



Auto Plus Classiques

JUIN-JUILLET 2025

LA COTE

p. 105 Alfa Romeo, Alpine, Audi, Austin/Rover, Austin-Healey

p. 106 Autobianchi, BMW, Citroën, Daf, Ferrari, Fiat

p. 107 Ford, Ford France, Ford (GB), Honda, Innocenti, Jaguar, Lancia

p. 108 Lancia (suite), Lotus, Maserati, Matra, Mazda, Mercedes-Benz, MG, Nissan/Datsun, NSU, Opel

p. 109 Panhard, Peugeot, Porsche, Renault, Rover, Saab, Simca/Talbot/Chrysler

p. 110 Simca/Talbot/Chrysler (suite), Toyota, Triumph, Volkswagen, Volvo



ALPINE A310 V6

RENAULT COMMUNICATION/DR

*La cote **Auto Plus Classiques** indique trois valeurs en euros, correspondant aux moyennes des transactions de véhicules de collection en fonction de leur état.*

🔴 ***À restaurer :*** *se rapporte à un véhicule ne pouvant prendre la route sans gros travaux préalables.*

🟠 ***À réviser :*** *désigne une voiture tout juste en mesure de rouler, pour laquelle une remise en état est nécessaire.*

🟢 ***Prête à rouler :*** *s'applique à une auto capable de circuler sans souci, mais qui n'est pas exempte de défauts (carrosserie ou sellerie).*

Les séries limitées ainsi que les autos en état dit « concours » peuvent afficher un tarif supérieur, si leur configuration d'origine est respectée.

Pierre-Louis Champeaux & Jérôme Fombelle


FLORIAN GROUT

AUSTIN MINI MK5

ALFA ROMEO	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Alfasud	1972-1983	1800 €	4500 €	7000 €
Alfasud Ti	1972-1983	2900 €	5500 €	10000 €
Alfasud Sprint	1978-1990	2500 €	3000 €	6500 €
33	1983-1994	1200 €	3200 €	5800 €
Giulietta Sprint/Spider	1954-1962	NC	28000 €	70000 €
Giulia	1963-1977	5500 €	9900 €	13200 €
Giulia Junior/Sprint/GT/GTA	1963-1976	12000 €	20000 €	35000 €
Giulietta	1977-1985	1000 €	1500 €	4500 €
75	1985-1992	2000 €	3800 €	5700 €
75 turbo/V6	1986-1992	4000 €	8500 €	15000 €
Alfetta	1972-1977	3500 €	6500 €	12500 €
Alfetta GT/GTV	1974-1985	5000 €	9500 €	17000 €
Alfetta GTV6	1980-1987	7500 €	14000 €	21000 €
90	1984-1987	1000 €	1500 €	2500 €
Spider Duetto "coda lunga" (série 1)	1966-1968	14000 €	25000 €	34000 €
Spider "coda tronca" (série 2)	1969-1982	7000 €	14000 €	24000 €
Spider Aerodinamica (série 3)	1983-1989	5000 €	9000 €	13000 €
Spider (série 4)	1990-1993	8500 €	12500 €	22000 €

ALPINE	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
A110	1963-1977	29000 €	42000 €	75000 €
A110 1600 S/SC/SI	1969-1977	50000 €	60000 €	95000 €
A310 L4	1971-1980	NC	20000 €	32000 €
A310 V6	1977-1985	12000 €	18000 €	29000 €
A310 V6 Pack GT/Boulogne	1983-1985	NC	NC	36000 €
GTA	1984-1991	8000 €	11500 €	18200 €
A610	1991-1995	19500 €	25000 €	32000 €

AUDI	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
50	1974-1978	1000 €	1600 €	3300 €
60	1968-1972	1200 €	1500 €	2700 €
80 (B1)	1972-1978	800 €	2200 €	3800 €
80/90 (B2)	1978-1986	300 €	1500 €	2700 €
Coupé (B2)	1980-1987	700 €	2400 €	4900 €
Coupé (B3/B4)	1988-1995	500 €	1500 €	4200 €
S2 Coupé (B3)	1991-1996	3800 €	6000 €	8500 €
S2 Break (B4)	1991-1996	3100 €	4500 €	6900 €
RS2 (B4)	1994-1996	6300 €	9000 €	14300 €
Cabriolet (B3/B4)	1991-2000	1200 €	3000 €	7700 €
100 (C1)	1968-1976	800 €	1800 €	3900 €
100 Coupé (C1)	1971-1982	2100 €	4500 €	8800 €
100 (C2)	1976-1982	300 €	1000 €	2100 €
100 (C3)	1982-1991	600 €	1100 €	1600 €
100 S4 (C4)	1992-1994	1800 €	3500 €	4900 €
200 (C2)	1979-1982	700 €	1400 €	2300 €
200 (C3)	1983-1991	400 €	2500 €	3900 €
V8	1989-1994	800 €	3000 €	5100 €

AUSTIN/ROVER	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Mini Mk1/Mk2	1959-1969	8500 €	12100 €	15000 €
Mini Cooper/Cooper S	1961-1971	9000 €	14500 €	25000 €
Mini Mk3/Mk4	1970-1983	2800 €	4300 €	6800 €
Mini Mk5	1984-1992	2100 €	3900 €	5900 €
Mk6/Mk7	1992-2000	3300 €	5400 €	7600 €
Mini Cooper/Cooper S	1990-2000	5000 €	8200 €	10500 €
Mini Countryman	1960-1969	6000 €	12500 €	16200 €
Mini Clubman	1969-1980	2800 €	4500 €	7000 €
Mini Clubman Estate	1969-1980	4000 €	6000 €	9900 €
Mini Clubman 1275 GT	1969-1980	5400 €	8200 €	11300 €
Metro	1980-1990	600 €	1200 €	2600 €
1100/1300/Princess	1963-1974	2100 €	4300 €	6900 €

AUSTIN-HEALEY	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
100-4	1953-1957	18000 €	26000 €	48000 €
100-6	1957-1959	22000 €	34000 €	62000 €
3000	1959-1967	21600 €	31000 €	56900 €
Sprite Mk1 "Frogeye"	1958-1961	7300 €	14900 €	19500 €
Sprite Mk2/Mk3/Mk4	1961-1970	4000 €	5500 €	8900 €

Rappel: 🔴 À restaurer 🟠 À réviser 🟢 Prête à rouler

AUTOBIANCHI	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
A112 séries 1/2/3	1970-1978	3000 €	4500 €	7000 €
A112 séries 4/5/6/7	1978-1986	2000 €	3000 €	4500 €
A112 Abarth "58 hp"	1971-1975	6000 €	9000 €	15000 €
A112 Abarth "70 hp"	1975-1985	4500 €	6500 €	10600 €

BMW	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
1500/1600/1800/2000	1961-1972	6800 €	10000 €	15000 €
1600/1502/1602/1802	1966-1976	3500 €	6000 €	11000 €
2002	1968-1975	4500 €	12000 €	20000 €
2002 ti	1968-1971	6000 €	16000 €	29000 €
2002 tii	1971-1975	10500 €	19000 €	36000 €
Série 3 (E21)	1975-1983	5400 €	7900 €	11500 €
323i (E21)	1977-1982	6000 €	12000 €	22000 €
Série 3 (E30)	1982-1991	2500 €	4900 €	8200 €
325 i/is/ix (E30)	1985-1991	4500 €	8000 €	15000 €
Série 3 Cabriolet	1986-1992	3100 €	6900 €	10000 €
Série 5 (E12)	1972-1981	2100 €	5000 €	8000 €
Série 5 (E28)	1981-1988	1800 €	3800 €	7300 €
Coupé 2000/2500/2800/3.0 (E9)	1968-1975	12000 €	19500 €	29500 €
Série 6 (E24)	1975-1989	3500 €	6000 €	10500 €
2800/2500/3.0/3.3	1969-1977	7000 €	12500 €	16000 €
Série 7 (E23)	1977-1986	1500 €	3200 €	6700 €

CITROËN	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
2CV A	1949-1954	10000 €	14000 €	21000 €
2CV AZ	1954-1963	6000 €	10000 €	13200 €
2CV AZL/AZLP	1957-1962	5000 €	9200 €	12800 €
2CV AZA/AZAM	1963-1970	4500 €	7500 €	11500 €
2CV 4/6	1970-1990	3500 €	6400 €	8200 €
2CV Charleston/Dolly/France3	1970-1990	5000 €	8500 €	14000 €
2CV AZU/AK	1951-1978	3800 €	6800 €	10500 €
Dyane 4 glaces	1967-1970	3000 €	4000 €	6000 €
Dyane 6 glaces	1970-1983	2000 €	3000 €	5000 €
Dyane Caban/beige métallisé	1977-1978	3500 €	5000 €	7000 €
Acadiane	1978-1987	600 €	1500 €	3000 €
LN/LNA	1976-1986	400 €	700 €	1200 €
Visa	1978-1988	500 €	900 €	1900 €
Visa Découvrable	1983-1985	1600 €	2400 €	3600 €
Visa GT Tonic/GTi	1983-1988	1800 €	2600 €	5000 €
Visa Chrono	1982	4500 €	6500 €	16000 €
AMI 6	1961-1969	2900 €	5600 €	8900 €
AMI 6 break	1964-1969	2200 €	4000 €	6000 €
AMI 8	1969-1978	1000 €	3500 €	5000 €
AMI 8 Service	1970-1978	1500 €	2900 €	5500 €
Ami Super	1973-1976	2000 €	5000 €	7000 €
Méhari	1968-1987	5000 €	9700 €	15800 €



BMW 2500

BMW AG

CITROËN	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Méhari 4x4	1979-1983	NC	16000 €	32000 €
AX Sport	1986-1991	4000 €	7500 €	9500 €
AX GTi	1991-1995	3000 €	6000 €	7800 €
GS	1970-1979	900 €	2500 €	4300 €
GS Pallas/X2/X3	1974-1979	1300 €	2600 €	4500 €
GS Basalte	1978-1979	NC	5000 €	7000 €
GS Break	1972-1980	800 €	2000 €	3500 €
GS Birotor	1974-1975	4000 €	9000 €	12000 €
GSA	1979-1986	800 €	1500 €	2900 €
BX "phase 1"	1982-1986	500 €	1500 €	2500 €
BX	1986-1994	300 €	1200 €	2000 €
BX Sport/GTi/16S	1985-1993	1200 €	3000 €	6500 €
Traction 7/11 berline	1934-1940	10000 €	19000 €	30000 €
Traction 11 berline	1946-1957	5000 €	12000 €	18000 €
Traction 15 berline	1938-1955	18000 €	25000 €	39000 €
DS 19/21	1955-1967	13000 €	22000 €	29000 €
ID 19/21	1957-1967	5000 €	10500 €	15000 €
ID 19/20/21/DSuper/ DSpécial	1967-1975	4000 €	9000 €	15000 €
DS 20/21/23	1967-1975	6500 €	13000 €	20000 €
DS 21/23 ie	1970-1975	9000 €	15000 €	22000 €
CX	1974-1991	1500 €	3500 €	5500 €
CX GTi/GTi Turbo	1977-1989	4500 €	9000 €	12000 €
CX Prestige/GTi Turbo 2	1976-1989	5200 €	9500 €	14000 €
CX Limousine	1980-19891	1800 €	3200 €	5500 €
SM	1970-1975	11000 €	25000 €	35000 €
Type H	1948-1981	6500 €	13500 €	17000 €

DAF	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
30/31/32	1961-1963	400 €	900 €	2000 €
44/46/55	1966-1975	750 €	1900 €	2800 €
33	1967-1974	500 €	1300 €	2600 €
66	1972-1975	800 €	2000 €	3000 €

FERRARI	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
308/328 GTB/GTS	1974-1989	NC	29000 €	34000 €
Mondial	1980-1993	NC	14000 €	25000 €

FIAT	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
500 Nuova/D	1957-1965	5200 €	8500 €	15000 €
500 F	1965-1973	4800 €	6500 €	11000 €
500 L/R	1968-1973	5000 €	7000 €	13000 €
500 Jardinière	1960-1977	7000 €	12000 €	18000 €
126 A/A1	1972-1985	1900 €	2800 €	3700 €
126 FL/Bis	1985-1992	1300 €	2100 €	3300 €
600	1955-1969	3000 €	7500 €	14000 €
600 Multipla	1956-1965	7000 €	14000 €	23000 €
850	1964-1972	1300 €	2000 €	5900 €
850 Coupé/Sport Coupé	1965-1972	3000 €	5000 €	9500 €
850 Spider/Sport Spider	1965-1972	5000 €	8500 €	12000 €
127	1971-1986	500 €	2000 €	4000 €
128	1969-1978	1200 €	1700 €	2900 €
128 Coupé 1300 SL	1972-1975	NC	3500 €	6500 €
128 Coupé/Berlinetta	1972-1980	1500 €	3000 €	4500 €
Ritmo	1978-1988	300 €	700 €	1500 €
Ritmo Abarth 125/130	1981-1987	NC	3000 €	4500 €
Ritmo Cabriolet	1981-1987	1000 €	2500 €	4500 €
124	1966-1975	3000 €	5400 €	7000 €
124 Coupé	1967-1975	5000 €	6500 €	9000 €
124 Spider	1967-1986	7000 €	10200 €	16500 €
131	1974-1985	600 €	1000 €	1800 €
131 Racing	1978-1981	2200 €	5000 €	9800 €
130	1969-1977	1600 €	3500 €	4000 €

FIAT	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
130 Coupé	1971-1977	4000 €	8000 €	15000 €
X1/9	1972-1989	2300 €	4400 €	6500 €
Barchetta	1995-2005	1800 €	3100 €	4500 €

FORD	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Fiesta Mk1	1976-1983	600 €	1200 €	2800 €
Fiesta Mk1 phase 2	1984-1989	500 €	900 €	1800 €
Fiesta 1300 Super Sport	1980-1982	NC	1900 €	4000 €
Fiesta XR2 (84 ch)	1981-1983	NC	3300 €	6500 €
Fiesta XR2 (96 ch)	1983-1989	1200 €	2500 €	4800 €
Escort Mk1	1968-1974	700 €	3000 €	6800 €
Escort Mk2	1975-1980	500 €	2000 €	3000 €
Escort Mk3	1980-1990	300 €	1100 €	1800 €
Sierra Cosworth	1986-1991	1800 €	3200 €	5000 €
Taunus 12M/15M	1962-1970	1500 €	3700 €	5300 €
Taunus 17M/20M/26M	1960-1971	1800 €	4500 €	7900 €
Taunus TC	1970-1983	800 €	1600 €	2900 €
Granada	1972-1985	1000 €	1800 €	3400 €
Capri Mk1	1969-1974	2500 €	5900 €	9200 €
Capri Mk2	1974-1978	1500 €	5000 €	8000 €
Capri Mk3	1978-1984	1500 €	3900 €	6300 €

FORD FRANCE	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Vedette	1949-1954	4300 €	7200 €	9900 €

FORD (GB)	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Anglia	1953-1968	700 €	1400 €	3500 €
Cortina	1963-1979	500 €	1800 €	3500 €

HONDA	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
S800 coupé	1966-1970	8000 €	12000 €	18000 €
S800 cabriolet	1966-1970	10000 €	15000 €	25000 €
Civic Mk1	1972-1979	1200 €	2000 €	3900 €
Civic Mk2	1979-1983	600 €	1200 €	1900 €
CRX	1984-1991	800 €	2000 €	4500 €
Accord Mk1	1976-1981	NC	1500 €	2000 €
Accord Mk2	1981-1985	800 €	1200 €	1600 €
Prelude	1978-1982	800 €	1500 €	2000 €

INNOCENTI	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Mini	1968-1975	1900 €	2500 €	4000 €
Mini Cooper	1968-1975	4000 €	6000 €	9900 €
Mini "Bertone"	1976-1991	500 €	1000 €	2000 €
De Tomaso	1983-1991	1800 €	4200 €	5900 €

JAGUAR	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Mk2/Type S	1959-1968	10000 €	17000 €	25000 €
Mark X/42	1962-1969	5300 €	9800 €	15000 €
XJ6 Série 1 et 2	1968-1979	2500 €	6000 €	12000 €
XJ6 Série 3	1979-1986	2000 €	5500 €	10000 €
XJ12	1979-1992	6000 €	11000 €	18000 €
XJS	1975-1991	5800 €	9000 €	14000 €

LANCIA	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Delta	1979-1993	1500 €	2800 €	4100 €
Delta HF Turbo	1983-1992	2500 €	4200 €	7500 €
Delta HF Turbo 4WD	1986-1988	NC	NC	30000 €
Delta HF Integrale	1988-1994	NC	NC	50000 €
Fulvia	1963-1972	3500 €	5200 €	7300 €
Fulvia Coupé 1.2/1.3	1965-1976	7000 €	12000 €	17500 €
Fulvia Coupé HF	1965-1976	9000 €	15000 €	28000 €
Fulvia Zagato	1965-1972	15000 €	25000 €	38000 €
Flavia	1960-1971	3000 €	5400 €	8200 €



Fabrication Française

NOUVEAUTÉ

REFRESH NOIR 8820



Retouche sans décapage des châssis/cadres

Application simple au pinceau

Finition mat ou brillant

+30 ANS DE SAVOIR-FAIRE

+200 PRODUITS

Commandez en ligne sur RESTOM.NET




LANCIA BETA SPIDER

LANCIA/STELLANTIS

LANCIA	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Flavia coupé	1962-1971	6000 €	11000 €	17000 €
Beta	1973-1984	800 €	2000 €	4000 €
Beta coupé	1974-1984	1500 €	3600 €	7500 €
Beta Montecarlo	1975-1981	3900 €	7000 €	14000 €
Beta Spider	1974-1982	3000 €	5000 €	9000 €
Gamma	1975-1984	NC	1500 €	2600 €
Gamma coupé	1976-1984	2900 €	5500 €	9000 €

LOTUS	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Elan	1962-1975	NC	NC	26000 €
Elan +2	1967-1975	NC	10000 €	18500 €
Elan	1989-1995	NC	NC	9900 €
Europe/Europa	1966-1975	6200 €	12400 €	17500 €
Elite	1974-1982	1800 €	3200 €	6500 €
Excel	1982-1992	NC	NC	10500 €
Esprit S1/S2/S3	1977-1987	NC	NC	17500 €

MASERATI	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Biturbo	1975-1994	2000 €	4000 €	6500 €
Biturbo Spyder	1985-1994	NC	9000 €	12000 €
Ghibli II	1992-1998	NC	9000 €	15000 €

MATRA	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Djet/Jet 5/Jet 6	1965-1968	20000 €	29000 €	48000 €
530	1967-1973	5000 €	9500 €	15000 €
Bagheera	1973-1980	3000 €	5900 €	10000 €
Murena 1.6	1980-1983	2000 €	4000 €	6500 €
Murena 2.2	1981-1984	4300 €	6700 €	8000 €
Rancho	1977-1984	1200 €	2600 €	4500 €

MAZDA	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
929 Mk1 et Mk2	1973-1981	500 €	1200 €	2000 €
929 Mk3	1981-1987	400 €	900 €	1500 €
929 coupé	1981-1987	500 €	900 €	2000 €
MX-3	1992-1998	900 €	1600 €	2600 €
MX-5 NA	1989-1997	3000 €	4300 €	7000 €
RX-7	1979-1991	1800 €	3200 €	7100 €

MERCEDES-BENZ	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
190 - 190 E (W201)	1983-1993	1500 €	3500 €	5900 €
190 E 2.3/2.5 16 (W201)	1984-1993	9500 €	18000 €	26000 €
190/200/230 c/D/Dc (W110)	1961-1968	3300 €	5000 €	7800 €
200/220/240 D (W115)	1967-1976	1500 €	3000 €	4500 €
230/250/280 (W114)	1967-1976	2500 €	4000 €	10000 €
200/280 E (W123)	1975-1985	1000 €	3500 €	5400 €
230/280 C/CE (W123)	1976-1985	1200 €	4500 €	7500 €
300/320 CE/CE-24	1987-1996	1200 €	4500 €	6500 €
300/320 CE/CE-24 Cabriolet	1992-1997	NC	5700 €	9500 €
500 E (W124)	1990-1995	NC	23000 €	45000 €
220/230 b/S/Sb/SE (W111)	1959-1968	3100 €	4900 €	8500 €
220/250/280 SE/Seb Coupé (W111)	1959-1971	3500 €	5400 €	9300 €
280/350/450 SL (W107)	1971-1980	14000 €	23000 €	38000 €
280/350/380/450/500 SLC (W107)	1971-1981	10000 €	15000 €	23000 €
250/280/300 6 cyl. (W108/109)	1965-1972	4000 €	7500 €	15000 €
280/300 8 cyl. (W108/109)	1968-1972	7600 €	12300 €	18900 €
280/350/450 S/SE/SEL (W116)	1972-1980	3500 €	9300 €	14500 €
260 SE / 280 S/SE (W126)	1981-1991	2500 €	4500 €	7500 €
300 SE/SEL (W126)	1985-1991	2900 €	5600 €	9000 €
380 SE/SEL / 420 SE/SEL (W126)	1981-1991	4000 €	7500 €	13000 €
500 SE/SEL / 560 SE/SEL (W126)	1981-1992	4500 €	9400 €	14900 €
380/560 SEC (W126)	1981-1991	5300 €	12000 €	18000 €
280/300/380/500 SL (W107)	1980-1989	18000 €	32000 €	45000 €
300/500 SL (W129)	1988/1993	4500 €	8500 €	19000 €

MG	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Midget	1961-1974	4000 €	5100 €	8200 €
Midget 1500	1975-1979	3100 €	4500 €	7000 €
MGA Coupé	1955-1962	9000 €	14000 €	20000 €
MGA Roadster	1955-1962	NC	17000 €	23000 €
MGB	1962-1974	9500 €	16700 €	23000 €
MGB pare-chocs US	1974-1980	5500 €	9500 €	14500 €
MGB GT	1967-1974	6000 €	12000 €	16000 €
MGB GT pare-chocs US	1974-1980	5000 €	8000 €	12000 €

NISSAN/DATSUN	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
240 Z	1970-1974	14000 €	21000 €	27000 €
260 Z	1974-1978	10000 €	18000 €	25000 €
200 SX s12 / s13	1984-1988	2800 €	5200 €	7900 €
280 ZX	1978-1983	2800 €	6500 €	15000 €
300 ZX Z31	1983-1989	3200 €	5400 €	8200 €

NSU	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Prinz	1958-1967	1800 €	2900 €	5000 €
1000	1963-1972	1500 €	2300 €	4000 €
1000/1200 TT/TTS	1965-1972	4500 €	9800 €	16000 €
Ro 80	1967-1977	5000 €	8500 €	12000 €
Spider	1964-1967	10000 €	20000 €	25000 €

OPEL	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Kadett B/C	1965-1979	500 €	1500 €	2600 €
Ascona A/B	1970-1981	800 €	1500 €	2500 €
GT	1968-1973	3500 €	6000 €	9200 €
Manta A	1970-1975	1000 €	2600 €	4000 €
Manta A GT/E	1974-1975	1200 €	3000 €	5500 €
Manta B 1.2/1.3/1.6/1.8	1975-1988	800 €	1500 €	2300 €

AUTOMOBILES PEUGEOT


PEUGEOT 504 BREAK

OPEL	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Manta B 1.9/2.0	1975-1988	1000 €	1800 €	3500 €
Kapitan/Admiral/Diplomat A/B	1964-1977	1200 €	3000 €	4500 €
Commodore	1967-1982	1500 €	2300 €	3000 €
Commodore Coupé	1968-1977	NC	2500 €	4000 €
Monza	1976-1987	1200 €	2600 €	4000 €

PANHARD	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Dyna Junior	1952-1956	9000 €	16000 €	20000 €
Scarlette	1952-1953	NC	NC	16000 €
Dyna X	1946-1953	3000 €	4300 €	7500 €
Dyna Z	1953-1960	1700 €	3000 €	5000 €
PL17	1959-1965	1000 €	2600 €	5200 €
24	1963-1967	4000 €	7000 €	9000 €
24 CT	1963-1967	4500 €	7700 €	9800 €

PEUGEOT	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
104	1972-1988	800 €	2200 €	3500 €
104 Coupé/ZL/ZR	1973-1983	900 €	2800 €	4000 €
104 ZS	1976-1985	3500 €	6900 €	10500 €
205	1983-1998	800 €	1700 €	3000 €
205 GTI 1,6 105/115 ch	1984-1993	5500 €	9000 €	12000 €
205 GTI 1,9 130/122 ch	1986-1994	7000 €	10000 €	14000 €
205 GTI Griffe	1991	11000 €	17000 €	25000 €
205 CTI	1984-1994	5000 €	8500 €	10000 €
205 Rallye	1987-1992	8000 €	11000 €	16000 €
204	1965-1976	1200 €	3000 €	5200 €
204/304 Coupé	1966-1975	1600 €	3000 €	7500 €
204/304 cabriolet	1967-1975	5000 €	8500 €	13000 €
304	1969-1980	900 €	2700 €	5000 €
202	1938-1949	2500 €	5000 €	7500 €
203	1948-1960	3500 €	6000 €	9600 €
203 Découvrable	1949-1956	NC	20000 €	28000 €
203 Cabriolet	1951-1956	NC	45000 €	68000 €
403	1955-1966	2300 €	4000 €	8200 €
403 break Commerciale/Familiale	1956-1962	2500 €	4500 €	8700 €
404 berline	1960-1975	2800 €	5500 €	8600 €
404 break	1962-1972	4200 €	7500 €	13000 €
404 Coupé	1962-1969	7500 €	17000 €	24000 €
404 Cabriolet	1962-1969	18000 €	27000 €	36000 €
504	1968-1983	1800 €	4500 €	7500 €
504 TI	1971-1983	2800 €	5500 €	9000 €
504 Break	1971-1983	3500 €	6500 €	9500 €
504 Coupé	1969-1983	3100 €	7000 €	11000 €
504 Coupé V6	1975-1983	5000 €	8500 €	13000 €
504 Cabriolet	1969-1983	7200 €	12000 €	18000 €
504 Cabriolet V6	1969-1983	11000 €	18500 €	25500 €
505	1979-1992	800 €	1600 €	2900 €
505 TI/STI	1979-1983	1200 €	2500 €	4500 €
505 GTI	1973-1989	1600 €	2900 €	5200 €
505 Turbo/V6	1983-1989	2900 €	4300 €	7500 €
604	1975-1985	1800 €	3200 €	5500 €

PORSCHE	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
911 2.7	1974-1977	18000 €	28000 €	45000 €
911 3.0 SC	1978-1983	17000 €	29000 €	39000 €
914 1.7/1.8/2.0 L	1969-1975	9500 €	22000 €	30000 €
924	1975-1989	2000 €	4200 €	6500 €
944	1981-1991	4500 €	8500 €	12000 €
944 Turbo	1985-1991	8500 €	11300 €	14500 €
944 Cabriolet	1989-1991	10000 €	12000 €	15300 €
928	1977-1982	8500 €	13000 €	19000 €
928 S	1979-1986	9000 €	14000 €	22000 €
928 S4/GT	1986-1991	10000 €	17000 €	28000 €

PORSCHE	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
928 GTS	1991-1995	12000 €	19500 €	36000 €
968	1991-1995	9500 €	12500 €	16000 €
968 Cabriolet	1991-1995	14000 €	19000 €	23000 €

RENAULT	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Juvaquatre/Dauphinoise	1937-1960	3000 €	7000 €	10500 €
4CV	1947-1961	2000 €	4500 €	6500 €
4CV découvrable	1949-1961	8000 €	15000 €	20000 €
4	1961-1967	3500 €	5600 €	8200 €
4	1967-1974	2300 €	4500 €	5900 €
4	1974-1993	1500 €	4000 €	5500 €
5	1972-1985	1000 €	2900 €	4500 €
5 Alpine/Alpine Turbo	1976-1984	7200 €	11000 €	17500 €
Super 5 GT Turbo	1985-1990	3000 €	9000 €	15000 €
Super 5 1.4 (sauf Five)	1984-1991	600 €	1400 €	2500 €
Super 5 TSE/GTX	1984-1991	1000 €	1900 €	3800 €
Dauphine	1956-1968	2500 €	4500 €	6500 €
Dauphine Gordini	1958-1968	3900 €	6300 €	8500 €
6	1968-1980	800 €	2500 €	3600 €
8	1962-1973	2500 €	6000 €	8000 €
10	1965-1973	1500 €	2500 €	3500 €
11 Turbo	1984-1989	5000 €	7000 €	9000 €
12	1969-1980	800 €	1700 €	3000 €
12 break	1970-1980	1000 €	1900 €	3100 €
12 TS	1972-1980	1500 €	2700 €	4000 €
14	1976-1983	800 €	1500 €	2500 €
18	1978-1986	600 €	1200 €	2400 €
18 Turbo	1981-1986	1000 €	2500 €	5000 €
Frégate	1951-1960	1200 €	3500 €	5000 €
16	1965-1970	3500 €	5300 €	7600 €
16	1970-1980	2300 €	3900 €	5000 €
16 TS	1968-1970	4100 €	6300 €	8800 €
16 TS	1970-1980	3600 €	4900 €	6700 €
16 TX	1973-1980	5300 €	7800 €	9800 €
20	1975-1984	800 €	2500 €	5500 €
30	1975-1983	1000 €	3500 €	7000 €
25 V6 Injection/Turbo	1984-1992	600 €	1600 €	3000 €
Floride/Caravelle	1959-1968	5000 €	9000 €	16000 €
15	1971-1979	2300 €	4800 €	8400 €
17	1971-1979	2900 €	5500 €	9500 €
Fuego	1981-1985	2000 €	6000 €	11000 €
Prairie/Colorale	1950-1957	2000 €	3200 €	6000 €
Rodéo 4/5/6	1970-1986	1600 €	3200 €	4300 €
Estafette	1959-1980	2600 €	4000 €	5900 €

ROVER	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
P4 60/75/80/90/95/100/105 R/S	1954-1964	4500 €	9300 €	18500 €
P5 2.6/3.0/3.5	1958-1973	3900 €	8300 €	15800 €
P6 2000/2200	1963-1977	2800 €	6500 €	11000 €
P6 3500	1967-1976	3500 €	8000 €	15000 €
2000/2400 SD (SD1)	1982-1987	700 €	1200 €	2500 €
2300/2600 S (SD1)	1977-1987	1100 €	1900 €	3100 €
3500 S (SD1)	1976-1987	1600 €	3600 €	6400 €
2600/3500 VandenPlas (SD1)	1980-1987	1800 €	4000 €	7000 €
3500 Vitesse (SD1)	1982-1987	2000 €	4500 €	8000 €

SAAB	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
95	1959-1978	NC	5700 €	8500 €
96	1961-1974	NC	6800 €	12500 €
900	1978-1993	1000 €	2000 €	3500 €
900 Turbo 8/basse pression (145/155 ch)	1978-1989	1500 €	3000 €	6000 €
900 Turbo 16 Aero	1991-1993	2500 €	4200 €	7500 €
900 Turbo 16 Cabriolet	1986-1991	3900 €	6900 €	12000 €



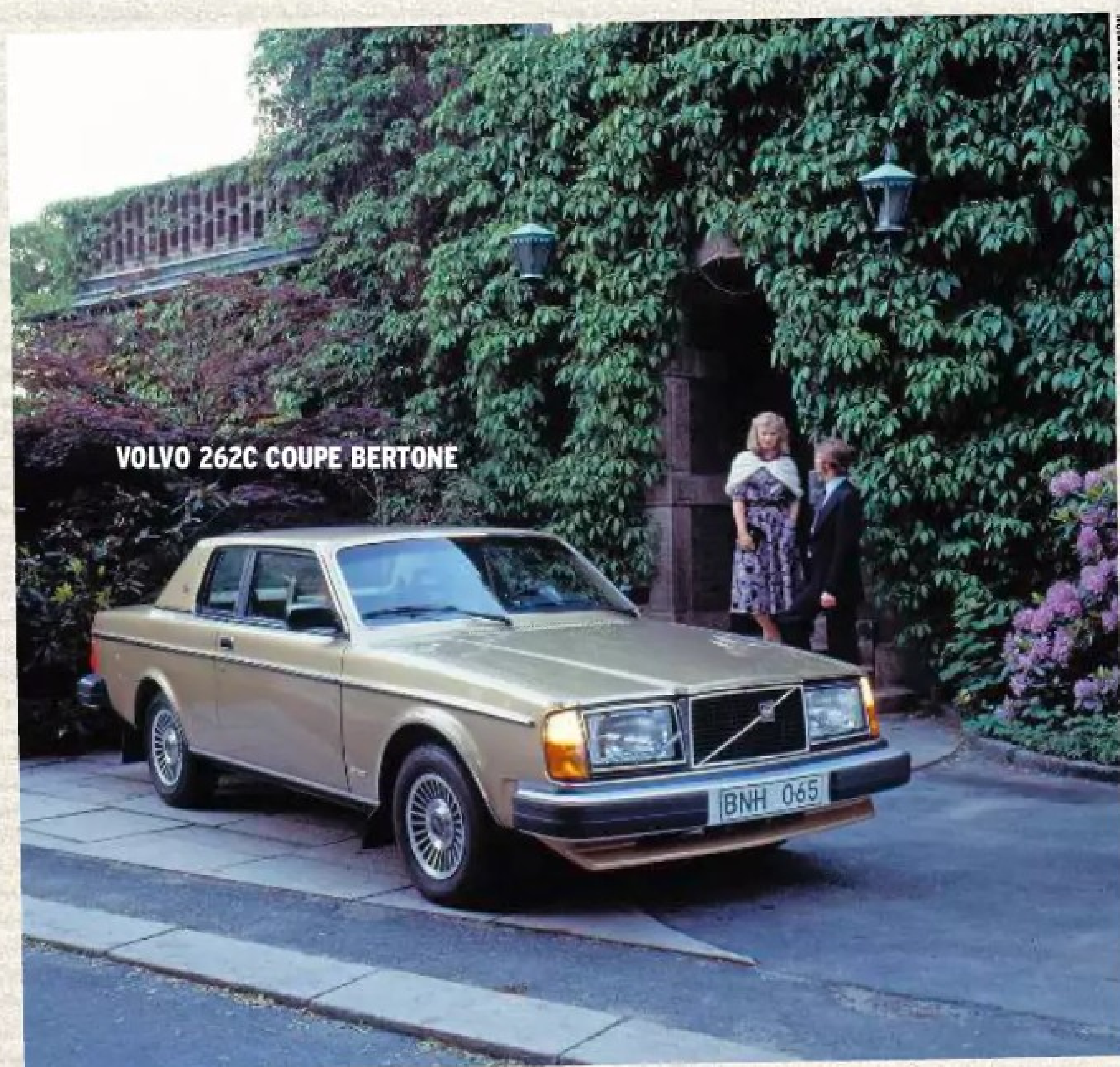
SIMCA/TALBOT/CHRYSLER	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
1000	1961-1978	1400 €	2500 €	4200 €
1000 6/7 CV	1972-1978	1900 €	3900 €	6200 €
1000 Rallye/Rallye 1	1970-1978	5200 €	8000 €	12000 €
1000 Rallye 2	1973-1978	10000 €	16000 €	23000 €
1000 Rallye 2 kit SRT/Rallye 3	1976-1978	14000 €	20000 €	30000 €
Samba	1981-1986	700 €	1500 €	2500 €
Samba Rallye	1983-1985	3000 €	5000 €	7500 €
Samba Cabriolet	1982-1986	800 €	1600 €	4200 €
1100	1967-1981	1300 €	2200 €	4100 €
1100 Spécial	1970-1976	1800 €	3500 €	6400 €
1100 Ti	1973-1978	2500 €	4900 €	8000 €
1100 break	1968-1981	1400 €	2500 €	4700 €
Horizon	1979-1986	800 €	1800 €	2600 €
Aronde 9/1300	1951-1959	3000 €	4700 €	6300 €
Aronde Grand Large	1956-1963	5200 €	8900 €	14500 €
Aronde P60	1959-1963	2900 €	4500 €	6000 €
1300/1500	1963-1967	2000 €	3100 €	4700 €
1301/1501	1967-1975	1600 €	2300 €	3600 €
1307/1510	1975-1982	400 €	1000 €	1900 €
1308/1309	1975-1980	600 €	1400 €	2500 €
Solara	1980-1986	500 €	1200 €	2000 €
Ariane	1957-1963	2000 €	4500 €	6000 €
Vedette	1955-1961	5500 €	7500 €	12500 €
160/180/2.0	1970-1980	NC	1500 €	2000 €
Tagora	1980-1983	800 €	1500 €	2000 €

TOYOTA	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Tercel 4WD	1983-1988	800 €	1500 €	2400 €
Crown Mk5	1974-1979	900 €	1300 €	2200 €
Celica TA22/23/28	1972-1977	1300 €	2500 €	6500 €
Celica TA60	1982-1985	600 €	1500 €	2300 €
Celica Supra	1982-1986	500 €	1500 €	3500 €
Celica Turbo 4WD ST18	1989-1991	NC	NC	4500 €

TRIUMPH	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Acclaim	1982-1985	600 €	900 €	1500 €
Herald	1959-1971	1800 €	2500 €	6300 €
Dolomite	1972-1980	1000 €	2500 €	4800 €
1300/1500/2000/2500	1963-1977	1200 €	1900 €	3500 €
TR3	1955-1962	10000 €	14000 €	23000 €
TR4/5/250	1961-1968	7900 €	17000 €	27000 €
TR6	1969-1976	13000 €	18000 €	26000 €
TR7/TR8	1975-1981	1200 €	2300 €	4500 €
GT6	1967-1974	10000 €	17000 €	23000 €
Spitfire 4	1962-1964	6500 €	10500 €	15000 €
Spitfire Mk2	1964-1967	7500 €	12500 €	17000 €
Spitfire Mk3	1967-1970	6300 €	10200 €	15500 €
Spitfire Mk4	1970-1974	5000 €	8000 €	12000 €
Spitfire 1500	1974-1980	4000 €	8500 €	13500 €
Stag	1970-1977	10000 €	15000 €	22000 €

VOLKSWAGEN	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Polo G40	1987-1994	5500 €	7200 €	10000 €
Coccinelle cabriolet	1949-1979	3600 €	8400 €	15000 €
Coccinelle "ovale"	1953-1957	4800 €	8800 €	11900 €
Coccinelle 1200	1955-1965	3000 €	6000 €	9000 €
Coccinelle 1200/1300	1965-1978	3400 €	6600 €	9600 €
Coccinelle 1500	1966-1970	4200 €	7200 €	10680 €
Coccinelle 1302/1303	1970-1975	3100 €	6600 €	10200 €
Golf I	1974-1984	1500 €	4000 €	6000 €
Golf I GTI 1600	1976-1982	10000 €	19000 €	27500 €
Golf I cabriolet	1979-1993	4000 €	8000 €	13000 €
Golf I GTI 1800	1982-1984	9000 €	16000 €	24000 €
Golf II	1984-1991	900 €	2000 €	2900 €
Golf II GTI 8S	1984-1991	2600 €	4500 €	6900 €
Golf II GTI 16S	1985-1991	3500 €	6000 €	9500 €
Golf II Rallye	1989	7500 €	12500 €	25000 €
Golf II G60	1990-1991	5500 €	9900 €	14300 €
Notchback	1961-1972	2500 €	3800 €	6200 €
Variant	1961-1972	3800 €	5400 €	8400 €
Fastback	1965-1973	3100 €	4700 €	7800 €
411/412	1968-1974	1300 €	3000 €	5000 €
K70	1970-1974	1000 €	1400 €	2500 €
Karmann-Ghia type 14	1955-1974	3000 €	9000 €	22000 €
Scirocco	1974-1981	2500 €	5000 €	8500 €
Scirocco II	1982-1988	1500 €	3500 €	5000 €

VOLVO	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
66	1975-1980	200 €	1200 €	2500 €
480 S/ES	1986-1995	450 €	1400 €	2300 €
480 Turbo	1988-1995	600 €	1900 €	3600 €
120/121/122/124 Amazon	1956-1970	3500 €	9000 €	14900 €
P1800	1961-1973	NC	10000 €	16000 €
142	1967-1974	800 €	1800 €	2500 €
144	1967-1974	500 €	1300 €	2100 €
145	1967-1974	1000 €	2000 €	3800 €
164	1968-1975	2200 €	3400 €	6500 €
240/244	1974-1990	1200 €	2000 €	3600 €
240/242/264 Turbo	1974-1990	1300 €	2400 €	4000 €
240/245/265 break	1974-1993	1600 €	2900 €	4500 €
262C Coupé Bertone	1977-1981	2000 €	5000 €	9000 €
780 Coupé Bertone	1985-1990	1100 €	1600 €	3200 €



63 MARQUES, 1 000 MODÈLES POUR FAIRE LE BON CHOIX !



En vente actuellement

Auto Plus Classiques

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

ALFA ROMEO

2000 BERLINA
Parfait état



1972 - **11 000 €** - dpt 69
06 75 37 66 01

ALFA ROMEO

33
Etat exceptionnel



1988 - **6 000 €** - dpt 83
06 60 33 02 10

ALFA ROMEO

75 TWIN SPARK
Bon état



1988 - **7 000 €** - dpt 84
06 78 69 74 69

ALFA ROMEO

GIULIETTA
Bon état



1981 - **4 200 €** - dpt 43
06 77 09 27 73

AUDI

80 GLD
Bon état



1982 - **3 600 €** - dpt 27
06 37 33 98 36

AUDI

80 GTE
Très bon état



[illegible]
06 81 05 24 93

AUSTIN

1300 AMERICA
Bon état



1967 - **6 000 €** - dpt 68
06 23 19 49 39

AUSTIN

MINI MAYFAIR
Bon état



1983 - **8 000 €** - dpt 77
06 43 65 88 75

AUSTIN

MINI MAYFAIR
Bon état



1983 - **10 400 €** - dpt 33
06 63 25 50 84

AUSTIN HEALEY

SPRITE MK3
Très bon état



1964 - **12 000 €** - dpt 95
06 07 57 20 73

BMW

700
Bon état



1964 - **7 400 €** - dpt 76
06 50 58 61 53

CADILLAC

ELDORADO COUPÉ
Très bon état



1973 - **11 000 €** - dpt 14
06 16 82 31 97

CHEVROLET

CORVAIR SEDAN
Très bon état



1960 - **11 500 €** - dpt 85
02 51 31 62 72

CITROEN

11 B
Bon état



1953 - **9 000 €** - dpt 01
06 03 58 64 58

CITROEN

11 B
Bon état



1953 - **9 550 €** - dpt 45
07 83 22 50 01

CITROEN

11 BL
Bon état



1951 - **11 500 €** - dpt 41
06 60 75 72 35

CITROEN

2CV
Bon état



1961 - **8 500 €** - dpt 26
06 17 56 21 73

CITROEN

2CV
Bon état



1974 - **4 200 €** - dpt 30
06 62 18 56 73

CITROEN

2CV 4
Très bon état



1979 - **9 000 €** - dpt 34
06 14 18 68 48

CITROEN

2CV
Bon état



1973 - **12 500 €** - dpt 13
06 84 76 49 87

CITROEN

2CV
Très bon état



1981 - **8 600 €** - dpt 13
06 52 37 15 35

CITROEN

2CV
Parfait état



1983 - **10 400 €** - dpt 75
06 62 63 80 77

CITROEN

2CV
Bon état



1984 - **9 500 €** - dpt 25
06 18 31 04 43

CITROEN

2CV SPÉCIAL
Bon état



1988 - **8 500 €** - dpt 13
07 49 52 85 79

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

Auto Plus Classiques

CITROEN
2CV SPÉCIAL
Parfait état



1988 - **8 500 €** - dpt 13
06 88 82 80 41

CITROEN
2CV AZ
Bon état



1962 - **7 800 €** - dpt 62
06 12 19 29 38

CITROEN
2CV AZ
Bon état



1964 - **9 000 €** - dpt 13
06 21 90 13 94

CITROEN
2CV AZ
Bon état



1979 - **7 000 €** - dpt 29
07 87 90 84 85

CITROEN
2CV AZ
Très bon état



1958 - **12 700 €** - dpt 72
06 75 10 44 71

CITROEN
2CV AZA
Très bon état



1963 - **8 800 €** - dpt 30
06 83 44 47 36

CITROEN
2CV AZA
Très bon état



1969 - **9 900 €** - dpt 49
06 15 78 47 36

CITROEN
2CV AZAM
Très bon état



1964 - **10 100 €** - dpt 63
06 67 94 14 47

CITROEN
2CV AZAM
Très bon état



1966 - **10 000 €** - dpt 33
06 23 07 37 17

CITROEN
2CV AZAM
Très bon état



1975 - **8 600 €** - dpt 76
06 21 23 22 99

CITROEN
2CV AZLP
Très bon état



1958 - **8 500 €** - dpt 13
06 72 32 14 42

CITROEN
ACADIANE FOURGONNETTE
Bon état



1979 - **2 900 €** - dpt 42
06 88 88 84 37

CITROEN
ACADIANE FOURGONNETTE
Très bon état



1981 - **7 000 €** - dpt 17
06 25 53 77 11

CITROEN
ACADIANE FOURGONNETTE
Bon état



1983 - **6 000 €** - dpt 38
06 72 02 31 67

CITROEN
AMI 6 BREAK
Très bon état



1966 - **7 500 €** - dpt 34
06 81 70 95 03

CITROEN
AMI 8
Parfait état



1971 - **9 200 €** - dpt 69
06 17 16 79 43

CITROEN
BX
Parfait état



1985 - **5 000 €** - dpt 77
06 28 95 51 06

CITROEN
BX 14
Très bon état



1986 - **2 900 €** - dpt 85
07 87 13 06 09

CITROEN
C4 BERLINE
Bon état



1928 - **12 000 €** - dpt 22
06 13 42 12 62

CITROEN
CX PALLAS
Très bon état



1978 - **9 500 €** - dpt 31
06 82 68 96 52

CITROEN
DS SPÉCIAL
Bon état



1973 - **13 000 €** - dpt 54
07 70 19 93 83

CITROEN
DYANE 4
Bon état



1969 - **4 900 €** - dpt 35
06 18 50 26 55

CITROEN
DYANE 6
Bon état



1981 - **5 650 €** - dpt 24
06 80 35 26 26

CITROEN
GS
Bon état



1979 - **2 900 €** - dpt 35
07 51 64 12 88

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

CITROEN
GS CLUB CMATIC
Bon état

1978 - 6 000 € - dpt 14
06 72 20 43 56

CITROEN
GS PALLAS
Bon état

1975 - 2 500 € - dpt 61
06 81 84 87 97

CITROEN
GS
Parfait état

1979 - 11 500 € - dpt 92
06 13 39 11 30

CITROEN
GSA
Très bon état

1983 - 5 500 € - dpt 67
06 21 73 03 39

CITROEN
TRACTION 11 B
Bon état

1954 - 9 000 € - dpt 32
06 50 31 59 17

CITROEN
TRACTION 11 BL
Bon état

1951 - 6 200 € - dpt 42
06 80 48 84 46

CITROEN
TRACTION 11 BL
Bon état

1952 - 12 000 € - dpt 65
07 49 17 70 37

CITROEN
TRACTION 11 BL
Bon état

1953 - 12 000 € - dpt 31
06 27 23 36 26

CITROEN
VISA LEADER
Très bon état

1987 - 3 000 € - dpt 85
06 98 46 88 80

FIAT
1100 R
Bon état

1965 - 7 000 € - dpt 26
06 17 56 21 73

FIAT
126 PERSONNAL
Bon état

1983 - 5 500 € - dpt 54
06 80 13 39 15

FIAT
128
Etat exceptionnel

1974 - 6 500 € - dpt 13
06 60 08 46 25

FIAT
128 BERLINE
Bon état

1976 - 4 900 € - dpt 13
06 99 49 33 23

FIAT
128 COUPÉ SL
Bon état

1973 - 9 000 € - dpt 84
06 80 94 23 12

FIAT
1500 BERLINE
Bon état

1964 - 7 000 € - dpt 13
06 52 16 74 14

FIAT
500
Très bon état

1966 - 9 800 € - dpt 83
06 98 42 17 07

FIAT
500
Parfait état

1973 - 8 800 € - dpt 01
06 31 02 42 89

FIAT
500
Très bon état

1967 - 9 000 € - dpt 54
06 62 06 39 12

FIAT
500
Très bon état

1969 - 10 500 € - dpt 04
06 80 73 32 77

FIAT
500 BERLINA
Parfait état

1972 - 11 100 € - dpt 54
06 80 13 39 15

FIAT
500
Très bon état

1968 - 10 500 € - dpt 74
06 79 08 52 03

FIAT
500 500 L
Bon état

1972 - 9 200 € - dpt 75
06 80 64 10 52

FIAT
500 GARDINIERA
Bon état

1973 - 7 400 € - dpt 32
06 42 08 23 98

FIAT
500
Parfait état

1968 - 10 950 € - dpt 61
07 67 57 27 78









Volkswagen Karn

. Boite manuelle.



Chevrolet Corvette 1967

. Boite Manuelle.





Ford Mustang 1965



MGB Roadster 1972

4cyl. 1.8l. Boîte Manuelle.



evrolet Bel Air 1953

ue Flame. Boîte Manuelle





Chevrolet Corvette 1970



Mustang Cabriolet 1965

V8 289ci. Boîte Manuelle.



Chevrolet Corvette 1969

V8 L36 427ci. Boîte Manuelle.



Chevrolet Corvette 1971

454ci. Boîte Manuelle.



Ford Thunderbird 1957



Dodge Ramcharger 198



Shelby AC Cobra 1972

06 50 60 70 06

hello@goodtimers.com





Alfa Romeo Junior Zagato 1970



10 A Torpedo 1923



Zimmer Golden Spirit 1987

V8 5L. Boîte Automatique.

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

FIAT
500 R
Très bon état

1973 - 10 300 € - dpt 22
06 23 12 49 06

FIAT
600
Très bon état

1965 - 8 500 € - dpt 85
07 81 83 29 88

FIAT
600
Parfait état

1967 - 8 000 € - dpt 69
06 08 36 65 89

FIAT
850 SPIDER
Bon état

1967 - 13 000 € - dpt 33
06 25 88 02 48

FIAT ABARTH
695
Très bon état

1978 - 10 000 € - dpt 30
06 89 82 37 77

FORD
ANGLIA ESTATE
Bon état

1965 - 7 500 € - dpt 34
06 83 19 53 04

FORD
CAPRI
Bon état

1979 - 10 000 € - dpt 87
06 20 80 58 29

FORD
ESCORT GAJY
Très bon état

1980 - 6 500 € - dpt 02
06 10 07 00 08

FORD
LTD
Bon état

1978 - 9 000 € - dpt 62
06 66 21 85 63

FORD
T
Bon état

1916 - 9 000 € - dpt 13
06 16 77 46 40

HONDA
CIVIC
Bon état

1977 - 13 000 € - dpt 95
06 64 58 13 60

HOTCHKISS
1350
Bon état

1952 - 12 000 € - dpt 44
06 30 90 94 19

INNOCENTI
A40
Parfait état

1964 - 9 300 € - dpt 13
06 74 03 46 01

INNOCENTI
MINI BERTONE
Parfait état

1978 - 11 000 € - dpt 33
06 99 41 33 36

JAGUAR
SÉRIE 1
Très bon état

1971 - 12 000 € - dpt 67
06 42 06 23 69

JAGUAR
XJS
Bon état

1989 - 6 900 € - dpt 93
06 32 60 27 27

JAGUAR
XJS
Bon état

1986 - 9 500 € - dpt 69
06 09 24 40 93

LANCIA
BETA COUPÉ
Bon état

1977 - 8 900 € - dpt 39
06 08 40 29 80

LANCIA
FULVIA BERLINA
Très bon état

1966 - 8 900 € - dpt 59
06 73 65 50 51

MATHIS
TY
Très bon état

1935 - 7 900 € - dpt 16
05 45 82 62 52

MATRA
MURENA
Parfait état

1983 - 11 900 € - dpt 91
06 07 68 86 15

MAZDA
929 HB
Bon état

1983 - 5 600 € - dpt 01
06 42 50 88 66

MERCEDES
200 E
Très bon état

1982 - 5 500 € - dpt 56
06 82 44 55 20

MERCEDES
230 C
Bon état

1977 - 5 800 € - dpt 64
06 14 59 69 70

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

MERCEDES

240 D
Bon état
1984 - **6 000 €** - dpt 18
06 51 04 06 26

MERCEDES

300 D
Très bon état



1983 - **8 500 €** - dpt 56
07 66 27 39 29

MERCEDES

300 SE
Parfait état



1986 - **9 800 €** - dpt 26
06 11 23 38 16

MG

MGB GT
Bon état



1967 - **12 000 €** - dpt 29
06 15 92 31 31

MG

MGB GT
Bon état
1975 - **9 000 €** - dpt 64
06 07 77 85 28

MG

MGB TYPE B
Bon état



1972 - **11 500 €** - dpt 27
06 70 77 08 94

MG

MIDGET MK2
Bon état



1965 - **12 900 €** - dpt 71
06 26 82 74 29

MG

MIDGET MK3
Très bon état



1972 - **10 500 €** - dpt 06
06 68 77 55 08

MINI

MINI
Bon état
1980 - **6 500 €** - dpt 66
07 85 83 03 75

MOSKWITCH

407
Bon état



1960 - **4 500 €** - dpt 88
07 85 49 71 35

NISSAN

STANZA
Bon état



1984 - **2 990 €** - dpt 56
06 47 22 87 09

OPEL

ASCONA A
Bon état



1973 - **2 800 €** - dpt 54
06 61 23 99 93

OPEL

KADETT B
Etat exceptionnel
1973 - **12 500 €** - dpt 45
06 76 86 99 51

OPEL

KADETT COUPÉ
Bon état



1968 - **11 000 €** - dpt 33
07 63 48 12 45

PANHARD

DYNA Z
Bon état



1955 - **6 900 €** - dpt 65
06 89 03 78 54

PANHARD

PL 17
Bon état



1962 - **3 500 €** - dpt 34
07 81 48 19 75



Auto Plus

Votre pub ici



CONTACT

Julie Aldabo :
01 41 33 55 45
jaldabo@reworldmedia.com

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

PEUGEOT
104
Bon état

1979 - **3 800 €** - dpt 59
07 88 76 59 48

PEUGEOT
172 R
Très bon état

1927 - **8 500 €** - dpt 78
06 07 68 86 13

PEUGEOT
190
Bon état

1929 - **8 500 €** - dpt 79
07 69 52 43 56

PEUGEOT
201
Bon état

1931 - **9 000 €** - dpt 78
06 82 31 10 93

PEUGEOT
201 D COACH
Très bon état

1935 - **7 500 €** - dpt 12
06 10 83 88 16

PEUGEOT
202
Très bon état

1939 - **8 500 €** - dpt 35
06 41 23 22 45

PEUGEOT
203 BERLINE
Bon état

1956 - **9 500 €** - dpt 77
06 83 51 73 78

PEUGEOT
204 BREAK
Bon état

1973 - **4 900 €** - dpt 74
06 08 62 38 57

PEUGEOT
204 BREAK
Très bon état

1975 - **4 500 €** - dpt 54
06 61 23 99 93

PEUGEOT
205
Bon état

1987 - **4 500 €** - dpt 67
07 78 54 28 71

PEUGEOT
301 C
Parfait état

1933 - **10 000 €** - dpt 81
06 01 79 49 83

PEUGEOT
301 CR
Très bon état

1934 - **11 000 €** - dpt 32
06 44 22 77 76

PEUGEOT
304 BERLINE
Très bon état

1971 - **5 200 €** - dpt 69
06 22 19 50 87

PEUGEOT
305
Très bon état

1983 - **5 000 €** - dpt 02
07 83 53 23 69

PEUGEOT
305 GT
Parfait état

1985 - **6 500 €** - dpt 83
06 83 87 65 00

PEUGEOT
403 L FAMILIALE
Bon état

1958 - **11 000 €** - dpt 24
06 28 23 86 35

PEUGEOT
403 LUXE
Très bon état

1960 - **8 700 €** - dpt 11
06 71 76 77 70

PEUGEOT
404
Très bon état

1972 - **8 000 €** - dpt 50
06 26 81 51 77

PEUGEOT
404 BERLINE
Bon état

1962 - **5 300 €** - dpt 31
06 01 01 72 72

PEUGEOT
404 BERLINE
Bon état

1963 - **5 000 €** - dpt 57
06 70 82 94 71

PEUGEOT
504 TI
Très bon état

1977 - **11 800 €** - dpt 35
06 73 36 78 67

PEUGEOT
505 TURBO BERLINE
Parfait état

1987 - **7 000 €** - dpt 21
06 08 99 31 29

PEUGEOT
604
Très bon état

1977 - **6 200 €** - dpt 45
06 78 88 44 92

RANGE ROVER
CLASSIC
Bon état

1982 - **8 500 €** - dpt 83
06 78 05 50 33

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

Auto Plus Classiques

RENAULT

10 MAJOR

Bon état



1967 - **9 200 €** - dpt 34

06 83 71 68 36

RENAULT

11 TSE

Très bon état



1987 - **3 900 €** - dpt 66

06 20 27 70 55

RENAULT

11 TXE

Etat exceptionnel



1984 - **4 500 €** - dpt 95

06 60 60 09 76

RENAULT

12

Très bon état



1975 - **6 500 €** - dpt 07

06 47 07 87 61

RENAULT

12

Bon état



1971 - **8 000 €** - dpt 50

06 47 08 74 27

RENAULT

12

Bon état



1977 - **5 200 €** - dpt 64

06 14 59 69 70

RENAULT

15 TL

Bon état



1973 - **4 990 €** - dpt 41

06 51 87 83 18

RENAULT

18 GTL

Parfait état



1982 - **5 500 €** - dpt 11

06 75 13 21 23

RENAULT

18 TL

Bon état



1981 - **3 900 €** - dpt 10

06 81 71 46 14

RENAULT

4

Bon état



1983 - **3 500 €** - dpt 47

06 34 43 44 65

RENAULT

4

Etat exceptionnel



1983 - **8 500 €** - dpt 13

06 12 44 59 06

RENAULT

4

Parfait état



1963 - **11 900 €** - dpt 24

06 85 91 29 52

RENAULT

4CV

Parfait état



1951 - **10 800 €** - dpt 42

07 83 01 68 02

RENAULT

4CV

Très bon état



1953 - **7 500 €** - dpt 83

06 14 60 53 27

RENAULT

4CV

Bon état



1955 - **8 000 €** - dpt 69

06 11 89 85 14

RENAULT

4CV

Bon état



1956 - **7 700 €** - dpt 71

06 80 66 61 19

RENAULT

4CV

Parfait état



1956 - **10 500 €** - dpt 60

06 37 23 88 31

RENAULT

4CV

Très bon état



1957 - **10 500 €** - dpt 87

06 74 10 49 67

RENAULT

4CV BERLINE

Parfait état



1960 - **11 000 €** - dpt 38

06 17 16 50 26

RENAULT

4CV BERLINE

Parfait état



1959 - **10 000 €** - dpt 13

06 13 61 54 58

RENAULT

4CV

Bon état



1953 - **10 000 €** - dpt 33

07 88 96 43 23

RENAULT

4CV SPORT

Parfait état



1954 - **10 000 €** - dpt 74

06 81 34 59 38

RENAULT

4CV SPORT

Bon état



1956 - **8 600 €** - dpt 30

06 16 55 36 94

RENAULT

4L F6

Très bon état



1983 - **7 500 €** - dpt 57

06 77 66 29 99

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

RENAULT
4L GTL
Parfait état



1984 - 11 000 € - dpt 86
07 60 10 50 79

RENAULT
4L GTL CLAN
Parfait état



1983 - 9 600 € - dpt 15
04 71 43 16 86

RENAULT
4L
Très bon état



1984 - 7 900 € - dpt 74
06 08 62 38 57

RENAULT
4L SAVANE
Parfait état



1986 - 9 500 € - dpt 34
06 62 12 06 50

RENAULT
4L (R4L) TL
Parfait état



1982 - 9 500 € - dpt 32
06 47 23 46 35

RENAULT
8 GORDINISÉE
Bon état



1965 - 12 000 € - dpt 34
06 11 16 96 70

RENAULT
8 MAJOR
Très bon état



1970 - 10 500 € - dpt 33
06 37 43 06 47

RENAULT
8
Très bon état



1964 - 10 000 € - dpt 77
06 86 98 91 56

RENAULT
9 GTL
Bon état



1987 - 2 800 € - dpt 44
06 30 65 07 58

RENAULT
DAUPHINE BASE
Bon état



1961 - 8 400 € - dpt 16
06 11 96 58 58

RENAULT
DAUPHINE R1090
Très bon état



1958 - 7 500 € - dpt 34
06 86 97 56 24

RENAULT
DAUPHINE R1090
Très bon état



1959 - 9 000 € - dpt 24
06 86 53 02 04

RENAULT
DAUPHINE
Bon état



1962 - 8 000 € - dpt 33
06 35 37 93 36

RENAULT
DAUPHINOISE
Parfait état



1960 - 8 500 € - dpt 71
06 40 40 07 44

RENAULT
FUEGO TL
Bon état



1984 - 4 000 € - dpt 71
06 63 78 58 34

RENAULT
FUEGO TURBO
Très bon état



1984 - 8 750 € - dpt 84
06 47 88 33 10

RENAULT
MONAQUATRE
Très bon état



1933 - 11 000 € - dpt 59
06 73 98 90 99

RENAULT
MONASIX SERIE 2
Bon état



1930 - 7 300 € - dpt 22
06 34 18 35 28

RENAULT
NN
Bon état



1926 - 8 000 € - dpt 59
06 82 90 95 28

RENAULT
NOVAQUATRE
Très bon état



1939 - 9 999 € - dpt 03
06 07 63 61 66

RENAULT
RODÉO 4
Très bon état



1976 - 8 900 € - dpt 11
06 09 38 88 15

RENAULT
SUPER 5 TL
Bon état



1988 - 3 500 € - dpt 74
06 81 97 02 48

RENAULT 16
L R 1150
Très bon état



1966 - 12 500 € - dpt 54
06 52 53 12 27

ROVER
P5 3500
Bon état



1971 - 12 000 € - dpt 59
06 73 13 25 26

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

Auto Plus Classiques

SANTANA
LAND ROVER III
Bon état



1980 - **9 500 €** - dpt 33
06 66 04 36 60

SIMCA
1000 SA
Parfait état



1965 - **9 200 €** - dpt 85
06 45 63 75 50

SIMCA
6
Très bon état



1949 - **8 500 €** - dpt 26
06 99 72 90 96

SIMCA
ARONDE P60 ELYSÉE
Très bon état



1959 - **9 000 €** - dpt 31
06 61 34 08 73

SEAT
600 D
Bon état



1965 - **3 400 €** - dpt 31
06 18 13 05 14

SIMCA
1100
Très bon état



1977 - **9 000 €** - dpt 13
06 60 08 46 25

SIMCA
8
Bon état



1950 - **7 500 €** - dpt 13
06 60 08 46 25

SIMCA
ARONDE P60 ÉTOILE
Très bon état



1960 - **11 000 €** - dpt 38
06 07 54 16 87

SIMCA
1000
Très bon état



1967 - **7 500 €** - dpt 16
06 62 69 97 03

SIMCA
1100
Très bon état



1977 - **4 200 €** - dpt 77
06 38 77 00 17

SIMCA
8 1200
Bon état



1951 - **6 500 €** - dpt 26
06 41 99 48 31

TALBOT
1100
Bon état



1980 - **5 000 €** - dpt 44
06 74 65 68 84

SIMCA
1000 NORMAL
Très bon état
1969 - **9 700 €** - dpt 40
06 85 12 80 12

SIMCA
1100 SPECIAL
Etat exceptionnel
1972 - **12 000 €** - dpt 01
06 82 37 60 21

SIMCA
ARONDE P60
Parfait état
1961 - **6 000 €** - dpt 01
04 74 00 00 00

TALBOT
SAMBA CABRIOLET
Parfait état
1986 - **7 900 €** - dpt 83
06 85 31 04 22



http://www.lesanciennes.com 

DES MILLIERS D'ANNONCES POUR COLLECTIONNEUR

TROUVEZ VOTRE PROCHAINE **ANCIENNE**, DES **PIÈCES**, DE LA **DOC** PARMI NOS ANNONCES







Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

TALBOT
SAMBA BAHIA
Bon état

1986 - 4 000 € - dpt 56

06 81 77 35 26

TALBOT
SOLARA GLS
Bon état

1982 - 3 200 € - dpt 02

06 80 28 43 73

TRIUMPH
SPITFIRE 1500
Bon état

1978 - 9 900 € - dpt 21

06 71 95 37 03

TRIUMPH
SPITFIRE 1500
Très bon état

1981 - 10 990 € - dpt 62

06 59 57 97 59

TRIUMPH
SPITFIRE MK
Bon état

1972 - 9 500 € - dpt 13

06 16 77 46 40

TRIUMPH
SPITFIRE MKIV
Bon état

1972 - 8 500 € - dpt 44

06 61 76 20 21

TRIUMPH
STAG
Bon état

1976 - 12 000 € - dpt 69

06 09 16 48 08

VESPA
400
Très bon état

1959 - 10 990 € - dpt 81

06 20 69 84 89

VOLKSWAGEN
COCCINELLE 13
Bon état

1973 - 6 500 € - dpt 91

06 74 22 54 84

VOLKSWAGEN
COCCINELLE
Très bon état

1973 - 10 000 € - dpt 45

06 58 90 55 89

VOLKSWAGEN
COCCINELLE BERLINE
Bon état

1973 - 8 500 € - dpt 30

06 25 72 40 74

VOLKSWAGEN
GOLF
Très bon état

1981 - 7 490 € - dpt 66

06 84 51 64 27

VOLKSWAGEN
GOLF GTI
Bon état

1977 - 9 000 € - dpt 26

06 03 45 93 49

VOLKSWAGEN
JETTA TX
Bon état

1984 - 2 900 € - dpt 37

06 87 54 90 76

VOLKSWAGEN
SCIROCCO GTS
Bon état

1983 - 4 400 € - dpt 43

06 77 09 27 73

VOLVO
144 DE LUXE
Bon état

1972 - 7 500 € - dpt 69

06 08 11 33 73

VOLVO
164
Très bon état

1970 - 12 800 € - dpt 63

06 08 62 75 34

VOLVO
740 GLE
Etat exceptionnel

1986 - 7 800 € - dpt 60

06 52 92 24 34

VOLVO
AMAZON COUPÉ
Parfait état

1963 - 11 000 € - dpt 49

06 21 21 77 16

VOLVO
PV544
Bon état

1964 - 13 000 € - dpt 22

07 60 14 40 76

Auto Plus Classiques

Reworld Media

Président: Reworld Media France

axel springer

Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 33 suivi de son numéro de poste.

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160).
Rédacteur en chef adjoint : Jérôme Fombelle (5088).
Rédaction : Pierre-Louis Champeaux (5651), Jérôme Fombelle, Jean-Rémy Macchia, Camille Pinet, Bertrand Viet.
Couverture & réalisation graphique : M&Cie.
Secrétaire de rédaction : Capucine Jahan.
Cheffe du service photo : Anne Séchet.
Rédacteur photo : Sébastien Besse.
Assistante de la rédaction : Karine Roumestand (5594).

PUBLICITÉ

Directrice générale : Elodie Bretaudeau-Fonteilles.
PUBLICITÉ COMMERCIALE Tél.: 01 41 33 51 16 - Fax: 01 41 33 57 70.
Directeur du pôle automobile : Franck Graisset.
Directrice adjointe du pôle automobile : Anne Buré-Emmel (2921).
Planning : Angélique Consoli (5352) et Stéphanie Guillard.
PUBLICITÉ MARCHÉS DIRECTS
Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545).

MARKETING, ABONNEMENTS & DIFFUSION

Directeur marketing clients & diffusion : Germain Perinet
MARKETING ET PROMOTION
Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885).
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian (5777).
ABONNEMENTS
Directrice marketing direct : Catherine Grimaud.
Chef de groupe : Davina Champaigne.
Chef de produit : Julie Duarte.
VENTES AU NUMÉRO
Responsable service Diffusion : Philippe Merrien (5735).
Responsable des ventes : Mélanie Caillé (5077).

FABRICATION & PHOTOGRAVURE

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat
Photogravure : Prépresse interne - Chef du service : Sylvain Boularand (2988).
Imprimeur: RotoFrance.

DIRECTION

Éditeur : Editions Reworld Media Axel Springer (ERAS).
Siège social : 40, avenue Aristide Briand, CS 10024 92 277 Bagneux Cedex. Tél.: 01.41.33.50.00.
Directeur de la publication : Gautier Normand.
Actionnaires : présidents Reworld Media France (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004).
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan.

LE TRI + FACILE

Éditeur : Tommaso Albinati.
Numéro ISSN : 2119-3290
Commission paritaire : 0429 K 91326
Dépôt légal : juin 2025.
Service d'abonnement au téléphone : 01.46.48.48.77 du lundi au vendredi de 9 h à 19 h et le samedi de 9 h à 18 h.
Tarif légal d'abonnement pour un an : 40,70 €.

Certifié PEFC
Ce produit est issu de forêts gérées durablement, de sources recyclées et contrôlées
PEFC 10-31-1557
www.pefc-france.org



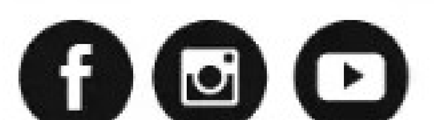
LUXURY oil

BY Spheretech EUROPE©



Créateur d'additifs & de lubrifiants d'exception.

Découvrez notre gamme complète d'huiles sur **www.spheretech-europe.com**

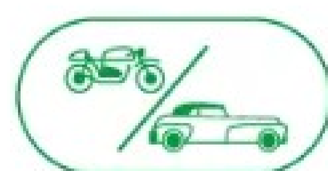




NOTRE PASSION,
VOTRE LÉGENDE



ASSUREZ VOTRE
AUTO DE LÉGENDE
SUR AMV.FR



À PARTIR DE
43 €
PAR AN (1)

POUR VOS VÉHICULES **ANCIENS (+15 ANS)** OU DE **COLLECTION**

(1) 43 € : tarif annuel en formule 1 pour tout véhicule de plus de 50 ans.
AMV - Siège social : 2, rue Miguel de Cervantès 33 700 Mérignac - SAS au capital de 280 200 € - RCS BORDEAUX B 330 540 907 - N°ORIAS 07 000 513 (orias.fr) - Courtier en assurances soumis au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution - 4 place de Budapest-CS92459 - 75 436 Paris Cedex 09. AMV - Service Réclamations clients - 33 735 Bordeaux Cedex 9 - Compagnie souscriptrice L'Équité. Création : Agence Dandelion – Photo : © David Marvier